

平成 21 年度
国土交通白書
(案)

国土交通省

目次

第Ⅰ部 転換期を迎えている地域・社会と国土交通行政

はじめに	2
序章	3
第1節 大きな変化の中にある日本	3
第2節 社会に対する人々の意識	6
第1章 なにが変化しているのか	9
第1節 変貌する経済社会	9
第2節 変わりつつある地域	16
1 地域における人の動き	16
2 地域を支える基盤の変化	17
3 地域と地域の関係の変化	20
第3節 変化する人々の生活と意識	24
1 生活を支える基礎の変化	24
2 変化する意識や活動	25
3 人と人、人と社会のつながり	28
第1章 まとめ	29
第2章 今後の地域・社会において求められるもの	31
第1節 人口減少を踏まえた社会の再構築	31
1 生活、経済活動を支える基盤の再編	31
2 社会を支える担い手の再発見	36
第2節 少子高齢化する社会への対応	38
1 子育て・高齢期を安心してより豊かに過ごすために	38
2 つながりがもたらす豊かな少子高齢化社会	50
第3節 新たな価値の発見と魅力の創造	54
1 地域の暮らしの魅力を高める	54
2 外の人を惹きつける魅力をつくる	62
3 新しい成長モデルに向けて	66
第2章 まとめ	67
第3章 なにをするのか	68
1 地域で芽生える様々な取組み	68
2 様々な取組みから見えてくるもの	77
第Ⅰ部 まとめ	78

第Ⅱ部 国土交通行政の動向

第1章 時代の要請にこたえた国土交通行政の展開	80
第1節 時代の要請にこたえた国土交通行政	80
1 国土交通省における成長戦略に向けた取組み	80
2 国と地方の新たな関係	80
3 民間の創意工夫の活用	81
第2節 国土・社会資本の将来ビジョンの策定・推進	81

1 国土政策の推進	81	3 社会資本の高齢化時代における 戦略的な維持管理・更新	85
2 第2次社会資本整備重点計画の 推進	82	第5節 政策評価・事業評価・対話型 行政	85
第3節 海洋政策（海洋立国）の推進	82	1 政策評価の推進	85
第4節 効率的・重点的な施策展開	83	2 事業評価の厳格な実施	85
1 公共事業の総合的なコスト構造 改善の推進	83	3 国民に開かれた行政運営と対話型 行政の推進	86
2 公共工事の品質確保や入札契約の 適正化	84		
第2章 観光立国の実現と美しい国づくり			87
第1節 観光をめぐる動向	87	4 観光旅行の促進のための環境の 整備	92
1 観光立国の意義	87	第3節 良好な景観形成等美しい国 づくり	93
2 観光の現状	87	1 良好な景観の形成	93
第2節 観光立国の実現に向けた取組み	88	2 誇りを持てる魅力的な景観形成	94
1 国際競争力の高い魅力ある観光地 の形成	88	3 自然・歴史・文化を活かした地域 づくり	94
2 観光産業の国際競争力の強化及び 観光の振興に寄与する人材の育成	90		
3 国際観光の振興	90		
第3章 地域活性化の推進			96
第1節 地域活性化に向けた取組み	96	第3節 都市再生プロジェクト等の推進	105
第2節 地域活性化を支える施策の推進	96	1 都市再生プロジェクトの推進	105
1 地域や民間の自主性・裁量性を 高めるための取組み	96	2 民間都市開発の推進	108
2 集約型都市構造の実現に向けた 総合的取組み	98	第4節 特定地域振興対策の推進	109
3 地域特性を活かしたまちづくり・ 基盤整備	98	1 豪雪地帯対策	109
4 広域ブロックの自立・活性化と 地域・国土づくり	102	2 離島振興	109
5 地域の連携・交流の促進	103	3 奄美群島・小笠原諸島の振興開発	109
6 地域の移動手段の確保	104	4 半島振興	109
		第5節 北海道総合開発の推進	109
		1 地球環境時代を先導する新たな 北海道総合開発計画の推進	109
		2 特色ある地域・文化の振興	111
第4章 心地よい生活空間の創生			112
第1節 豊かな住生活の実現	112	第2節 快適な生活環境の実現	118
1 住生活基本計画（全国計画）の 推進	112	1 都市公園等の整備及び良好な都市 環境の形成	118
2 良好な宅地の供給及び活用	117		

2 歩行者・自転車優先の道づくりの 推進	119	第3節 利便性の高い交通の実現	119
第5章 競争力のある経済社会の構築		123	
第1節 交通ネットワークの整備	123	第4節 産業の活性化	134
1 幹線道路の整備	123	1 鉄道関連産業の動向と施策	134
2 幹線鉄道ネットワークの整備	124	2 自動車運送事業の動向と施策	135
3 航空ネットワークの整備	125	3 海事産業の動向と施策	136
第2節 複数の交通機関の連携強化	129	4 航空事業の動向と施策	141
1 マルチモーダルな交通体系の構築	129	5 貨物利用運送事業の動向と施策	141
2 空港への交通アクセス強化	129	6 倉庫業の動向と施策	141
第3節 総合的・一体的な物流施策の 推進	130	7 不動産業の動向と施策	142
1 国際物流機能強化のための施策	131	8 建設産業の活力回復	144
2 効率的な物流システムの構築の ための施策	132		
第6章 安全・安心社会の構築		148	
第1節 ユニバーサル社会の実現	148	2 鉄軌道交通における安全対策	168
1 ユニバーサルデザインの考え方を 踏まえたバリアフリー化の実現	148	3 海上交通における安全対策	169
2 少子化社会の子育て環境づくり	149	4 航空交通における安全対策	171
3 高齢社会への対応	150	5 航空、鉄道、船舶事故等における 原因究明と再発防止	171
4 モビリティサポートの推進	151	6 道路交通における安全対策	172
第2節 自然災害対策	151	第5節 危機管理・安全保障対策	174
1 災害に強い安全な国土づくり	152	1 犯罪・テロ対策等の推進	174
2 災害に備えた体制の充実	159	2 事故災害への対応体制の確立	178
3 災害に強い交通体系の確保	165	3 海上保安体制の強化	179
第3節 建築物の安全性確保	166	4 我が国の海洋権益の保全	180
第4節 交通分野における安全対策の 強化	167	5 安全保障と国民の生命・財産の 保護	180
1 公共交通機関における安全管理 体制の構築・改善	167	6 新型インフルエンザ対策	181
第7章 美しく良好な環境の保全と創造		182	
第1節 地球温暖化対策の推進	182	第2節 循環型社会の形成促進	189
1 京都議定書目標達成計画の実施等	182	1 建設リサイクル等の推進	189
2 運輸部門における対策	183	2 循環資源物流システムの構築	190
3 住宅・建築物、下水道、都市緑化 等に関する対策	187	3 自動車・船舶のリサイクル	191

4 環境負荷低減に資する資材調達 の推進等	191	第5節 海洋環境等の保全	200
第3節 豊かで美しい自然環境を保全・ 再生する国土づくり	192	第6節 大気汚染・騒音の防止等による 生活環境の改善	201
1 生物多様性保全の取組み	192	1 道路交通環境問題への対応	201
2 豊かで美しい河川環境の形成	192	2 空港と周辺地域の環境対策	202
3 海岸・沿岸域の環境の整備と保全	194	3 鉄道騒音対策	202
4 港湾行政のグリーン化	194	4 ヒートアイランド対策	202
5 道路の緑化・自然環境対策等の 推進	195	5 シックハウス、土壌汚染問題等への 対応	203
第4節 健全な水循環系の構築	195	6 建設施工における環境対策	204
1 水関係省庁の連携による健全な 水循環系構築への取組み	195	第7節 地球環境の観測・監視・予測	205
2 水環境改善への取組み	196	1 地球環境の観測・監視	205
3 水をはぐくむ・水を上手に使う	197	2 地球環境の予測	207
4 下水道整備の推進による快適な 生活の実現	198	3 地球地図プロジェクトの推進、 地球測地観測網	207
第8章 我が国の持続的発展のための国際的な連携の強化、国際貢献と国際競争力強化	208	第4節 多国間・二国間交渉等を通じた 取組み	214
第1節 国際的な連携・協調メカニズムの 構築とイニシアティブの発揮	208	1 多国間交渉・フォーラムを通じた 取組み	214
第2節 国際標準への取組み	209	2 二国間交渉を通じた主な取組み	216
第3節 我が国の経験・技術・ノウハウを 活かした国際協力・国際展開	211	第9章 ICTの利活用及び技術研究開発の推進	217
第1節 ICTの利活用による国土交通分野 のイノベーションの推進	217	2 公共事業における新技術の活用・ 普及の推進	222
1 交通分野のICT化	217	第3節 建設マネジメント（管理）技術の 向上	222
2 地理空間情報を高度に活用する 社会の実現	219	1 公共工事における積算技術の充実	222
3 電子政府の実現	219	2 ISOマネジメントシステムの 取組み	223
4 公共施設管理用光ファイバ及び その収容空間等の整備・開放	220	第4節 建設機械・機械設備に関する 技術開発等	223
第2節 技術研究開発の推進	220	1 総合的な技術研究開発の推進	220

コラム

- 都市再生プロジェクト …………… 106
- 住宅版エコポイント制度の創設 …………… 113
- 災害時の避難に支援が必要な人々の
関連施設を守る土砂災害対策…………… 155
- 市町村を対象とした警報・注意報の
発表等について …………… 162
- アデン湾における海賊対策…………… 176
- 水ビジネスの国際展開
(下水道グローバルセンター (GCUS)
とA-JUMPプロジェクト) …………… 213
- 我が国の高速鉄道システムの海外展開… 214

第 I 部

転換期を迎えている 地域・社会と国土交通行政

はじめに

現在、多くの人々が、将来の日本に対して漠然とした不安を感じているのではないか。その原因を考えると、3つの大きな不安要因に突き当たる。

第一は、我が国の歴史の中で経験したことのないような人口減少を迎えていることである。日本は、2004年をピークとして人口が減少する社会に入っている。現在2010年に1億2,738万人^(注1)の人口は、2055年には8,993万人^(注2)と、およそ3割減少し9千万人をきることが推計されている。“国”の根幹はそこに暮らす“人”であるが、それがどんどん減少していくことに不安になる。

第二に、諸外国が経験したことのないような急激な少子高齢化が進んでいることである。日本の人口の構成をみると、年少人口、生産年齢人口、老年人口は、2010年にはそれぞれ13%、64%、23%であるが、2035年には9%、57%、34%^(注3)となり、人口の3分の1以上が高齢者となる。人口が減少するだけでなく、その構成自体も大きく変わることに不安になる。

第三に、膨大な長期債務を抱えていることである。2010年度末時点で国と地方をあわせた長期債務残高は862兆円となる見通しであり、我が国のGDPの約1.8倍の規模である。財政状況がますます厳しくなるなか、これだけの債務をかかえてどうなるのか不安になる。

日本は今、大きな転換期にある。次章以降でも述べるように、厳しい財政状況の下、人口減少や少子高齢化はあらゆる面に影響しており、社会経済全体から個人の生活や意識に至るまで、様々な変化が生じている。若者の負担が増える、高齢者が安心して暮らせない、社会に元気がなくなるなど、人々は戸惑いや不安を感じている。

これまで経験したことがない事態に直面しているなか、将来を見据え、次の時代につながる持続可能な社会をつくっていくためには、日本の経済社会のあらゆる面でパラダイムシフトが必要であり、国民に夢を与え、日本を牽引する国土交通行政へと大胆に転換するべく取り組んでいく必要がある。

本白書では、この“日本の転換期”を取り上げる。「転換期を迎えている地域・社会と国土交通行政」をテーマとし、第1章では日本の経済社会やそれぞれの地域で何が起きているのか、個人の生活や意識にどのような変化が生じているかをみる。その上で、第2章で国土交通行政に求められているものは何か、さらに、第3章で各地域ではどのような取組みが芽生えているかを考える。

(注1) 総務省「人口推計月報」(平成22年3月)より、2010年3月1日時点の概算値。

(注2) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」の出生中位死亡中位推計より計算。

(注3) 同上。

序章

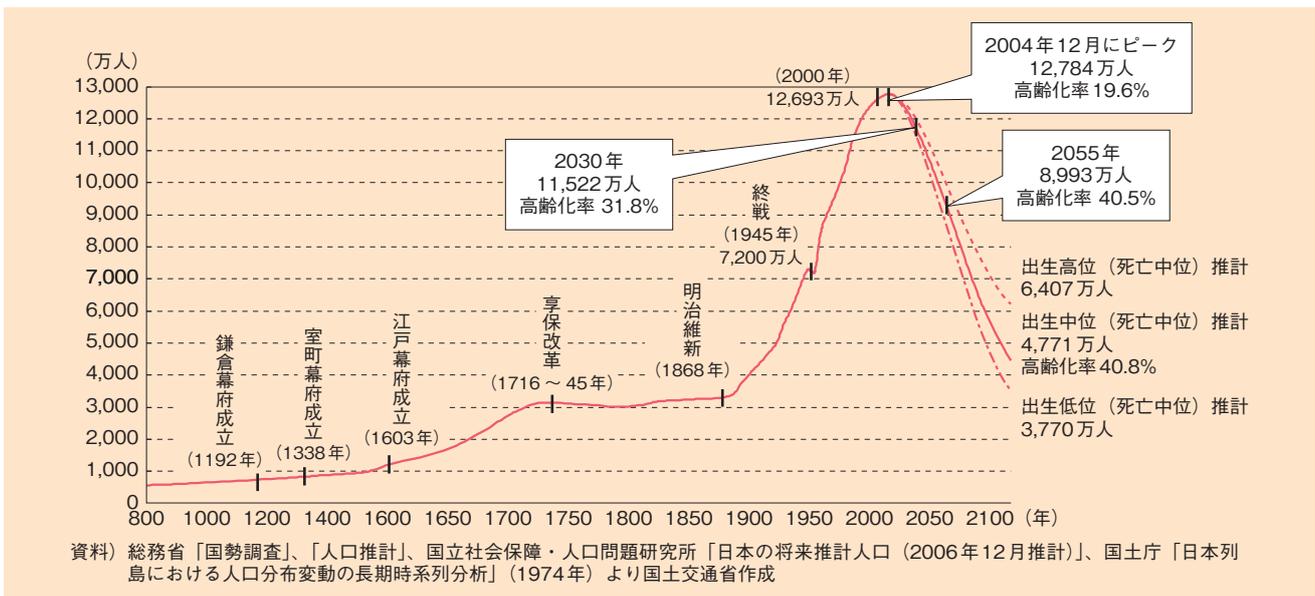
日本は大きな転換期を迎えている。まず序章では、国のかたちと人の意識の面からその大きな流れをみる。

第1節 大きな変化の中にある日本

(本格化する人口減少)

1950年に8,411万人であった日本の人口は、50年後の2000年には12,693万人^(注)となるなどこれまで増加を続けてきたが、2004年をピークに減少に転じた。2010年時点で12,738万人の人口は、2055年には8,993万人と9千万人をきり約7割になると推計されている。過去千数百年まで日本の歴史を遡っても、初めての事態を迎えているといえる。

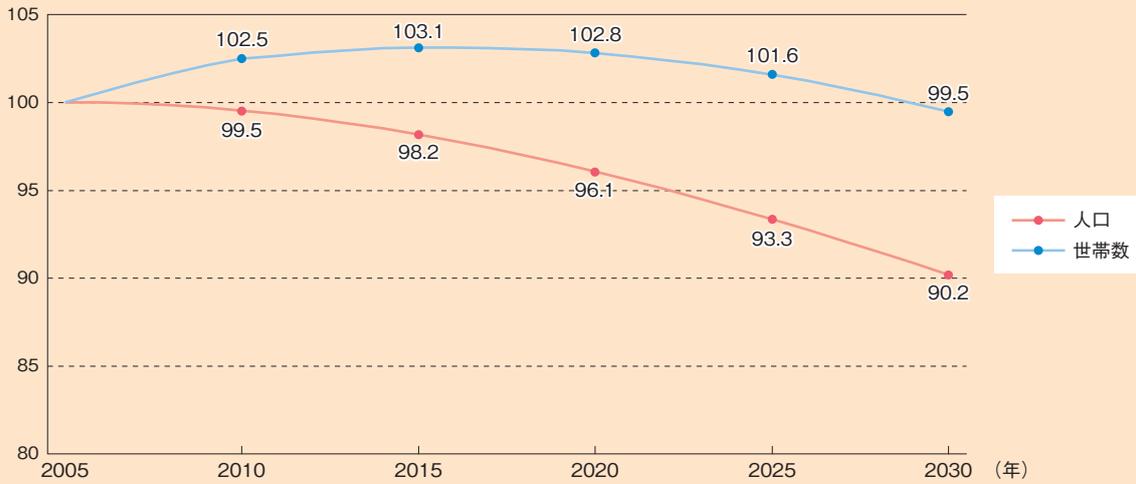
図表1 日本の人口の超長期推計



一方で、生活活動の基礎単位ともいえる世帯は、2010年代中頃までは増加する。これは、1世帯あたりの人員数が減少していることの裏返しであり、次でみる少子高齢化とも相まって世帯の様子が変化していくことを示している。

(注) 国勢調査より。

図表2 人口と世帯数の推移

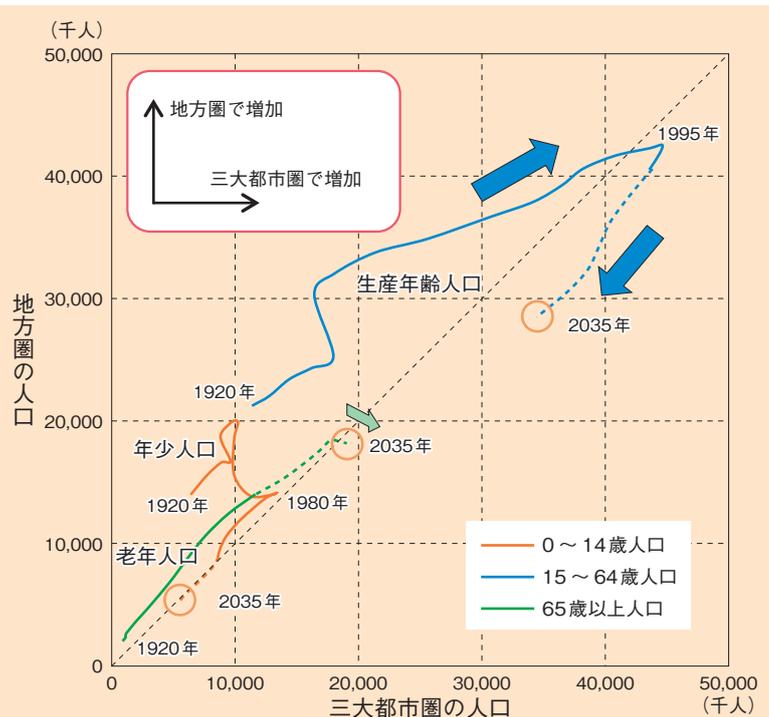


(注) 2005年を100とする
資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」の出生中位死亡中位推計、「日本の世帯数の将来推計(全国推計)(2008年3月推計)」より国土交通省作成

(進む少子高齢化)

人口の規模だけではなく、その世代構成も変化している。日本の全人口の平均年齢は、1960年は約29歳、1980年は約34歳であったものが、2008年時点では約44歳^(注1)となり、高齢化が急速に進んでいる。図表3は、1920年～2035年の間について、年少人口(14歳以下)、生産年齢人口(15～64歳)、老年人口(65歳以上)の別に、さらに三大都市圏と地方圏^(注2)にわけてその人口の推移をみたものである。生産年齢人口は、三大都市圏を中心に増加してきたが、1995年頃を境に減少に転じている。年少人口も、1980年頃以降減少している。一方で、老年人口は一貫して増加しており、2035年頃には三大都市圏に住む高齢者が地方圏のそれを上回るようになる。また、図表4は、都道府県別に高齢化率をみたものであるが、現在では地方圏の道県を中心に

図表3 世代別人口の推移



(注) グラフは、年少人口、生産年齢人口、老年人口の別に、横軸に三大都市圏の人口、縦軸に地方圏の人口をとり、1920年から2035年まで原則として5年ごとにその値を点でおき、それを線でつないだもの。例えば、右上に45度の角度で推移する場合、三大都市圏と地方圏で人口が同数増加していることになる。
資料) 国立社会保障・人口問題研究所「人口推計」より国土交通省作成

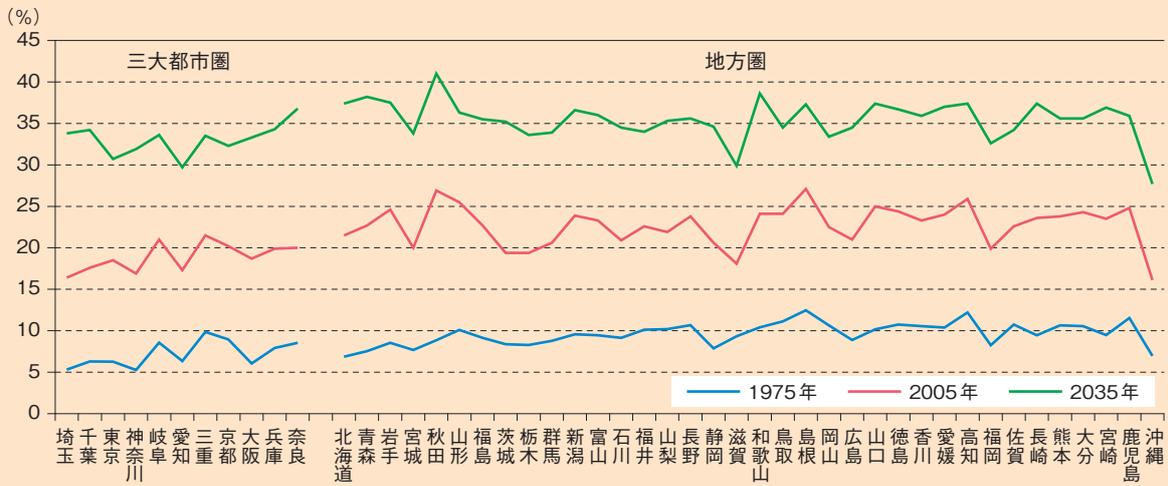
高齢化率は高いが、2035年には東京都で30.7%となるなど、三大都市圏の都府県でも高齢化率は高くな

(注1) 国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集(2010)」

(注2) 「三大都市圏」とは、東京圏(埼玉、千葉、東京、神奈川)、名古屋圏(岐阜、愛知、三重)、大阪圏(京都、大阪、兵庫、奈良)とし、「地方圏」とは、その他の道県とする(以下同じ)。

る。2035年の東京都の老年人口は約390万人であるなど、今後は、大都市圏でも高齢化が大きな問題となることがわかる。

図表4 都道府県別の高齢化率

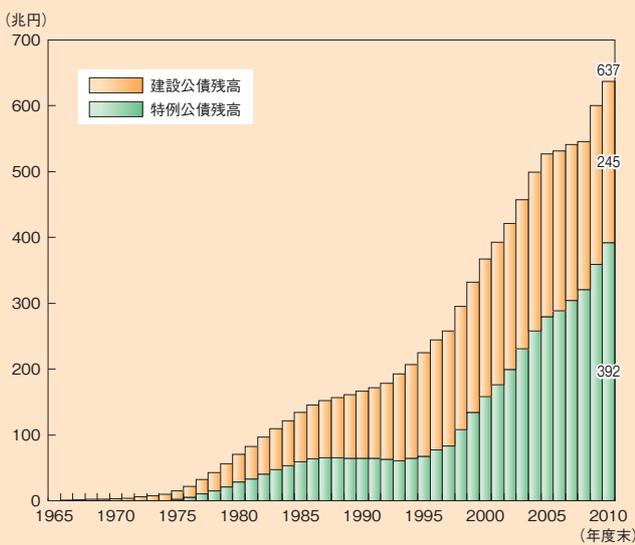


資料) 国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集(2010)」より国土交通省作成

(厳しい財政状況)

一方で、生活を支える財政の状況はますます厳しくなっている。図表5は、公債残高の推移をみたものであるが、公債残高の額が急速に増加していることがわかる。また図表6は、対GDP比の国際比較であるが、日本の国・地方公共団体を合わせた政府の債務残高は対GDP比で約1.8倍となっており、他の先進諸国と比較して大幅に高い。

図表5 国の公債残高の推移



資料) 財務省資料

図表6 一般政府債務残高対GDP比の国際比較



(注) 1 日本については、国・地方を合わせた長期債務残高(2010年度政府見通し)

2 諸外国については、2010年の値

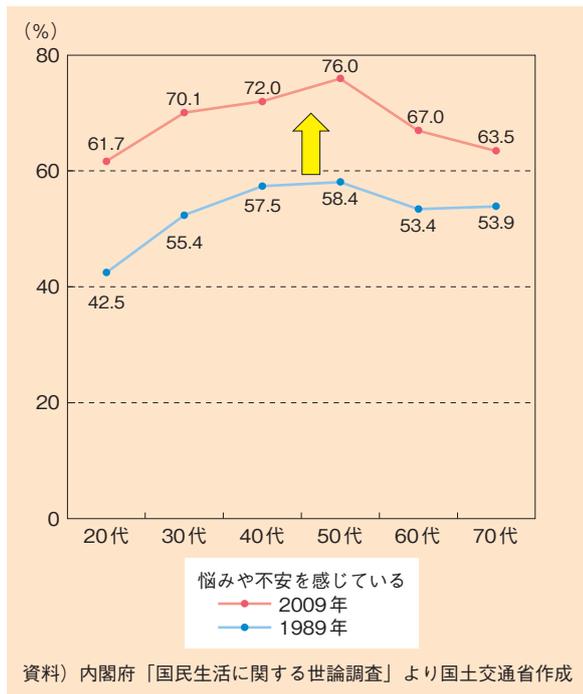
資料) 2010年度政府見通し、OECD「Economic Outlook 86(2009年12月)」より国土交通省作成

第2節 社会に対する人々の意識

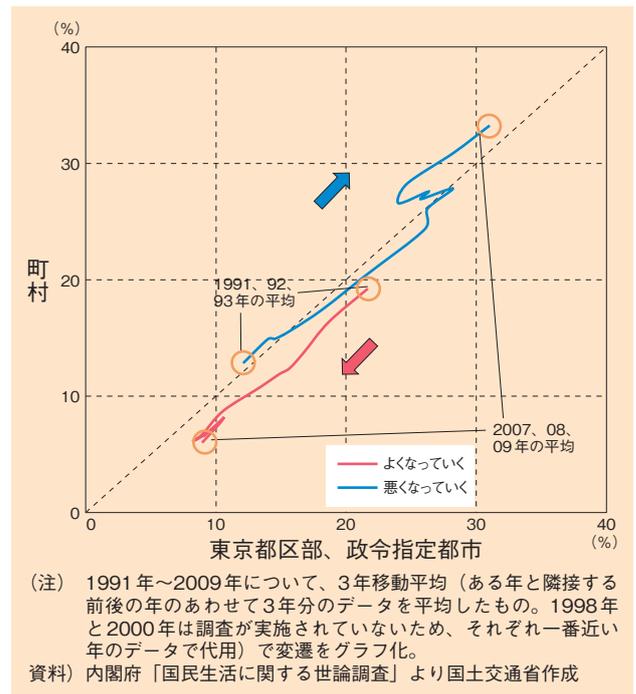
(将来に対する不安)

自分が住む地域での暮らしやそれを取り巻く生活環境について6割近い人が満足と考える一方で、その将来について6割以上の方が不安を感じている^(注1)。図表7は普段の生活における不安等について尋ねたものであるが、日頃の生活の中で悩みや不安を感じているとする人がどの世代でも増加している。また、図表8は今後の生活の見通しについて尋ねているが、都市部、地方部ともに「悪くなっていく」と答える人が増加しており、将来に対する悲観的な見方が強まる傾向がある。

図表7 日頃の生活の中での悩みや不安



図表8 今後の生活の見通し



(社会に対するイメージ)

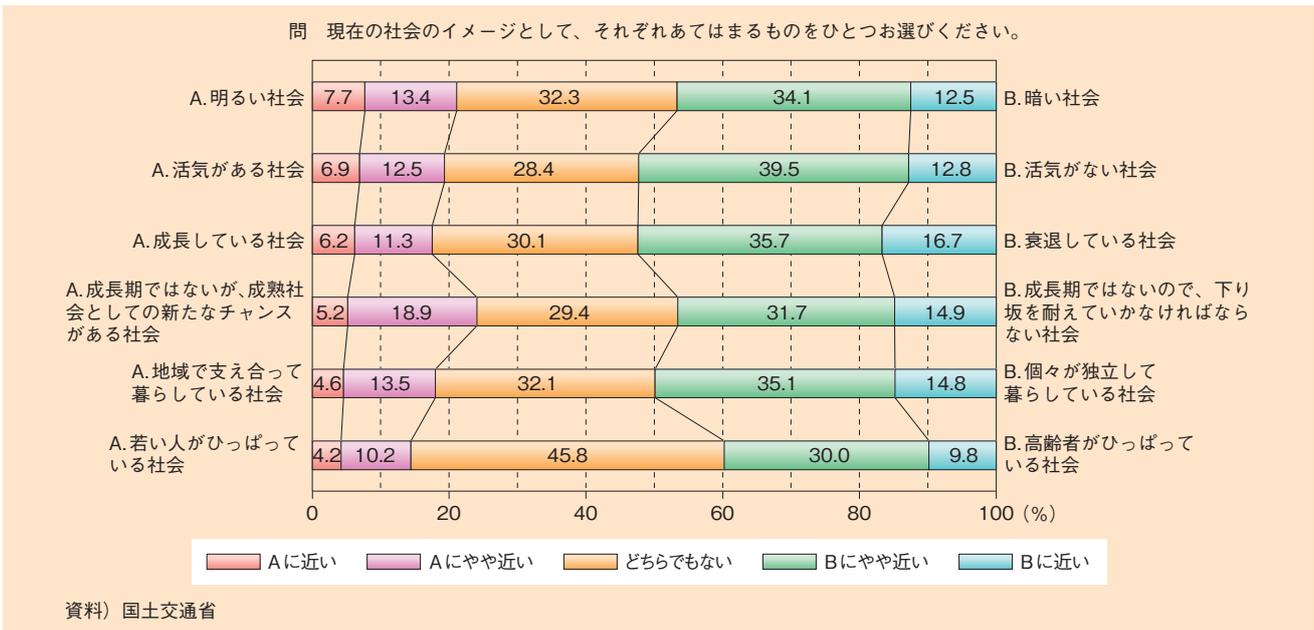
国土交通省が2010年2月に実施した調査(以下、「国土交通省の調査」)^(注2)で、現在の社会についてそのイメージを尋ねた。それによると、現在の社会について「明るい社会」、「活気がある社会」と答えた人^(注3)は21.1%、19.4%であり、およそ5人に1人しか肯定的にとらえていない。また、社会の熟度をみれば「成長期ではないが、成熟社会としての新たなチャンスがある社会」と答えた人は24.1%、人間関係をみれば「地域で支えあっている社会」と答えた人は18.1%であり、やはりいずれも低い値となっている。

(注1) 国土交通省が2008年11月～12月に行った意識調査より。詳細は平成20年度国土交通白書参照。

(注2) 2010年2月6日～8日にかけて、全国の満20歳以上の男女を対象に、インターネットベースにて実施し、4,000人の回答を得た。地域、世代、性別による偏りが生じないように、実際の人口構成比にあわせて割付を行っている。

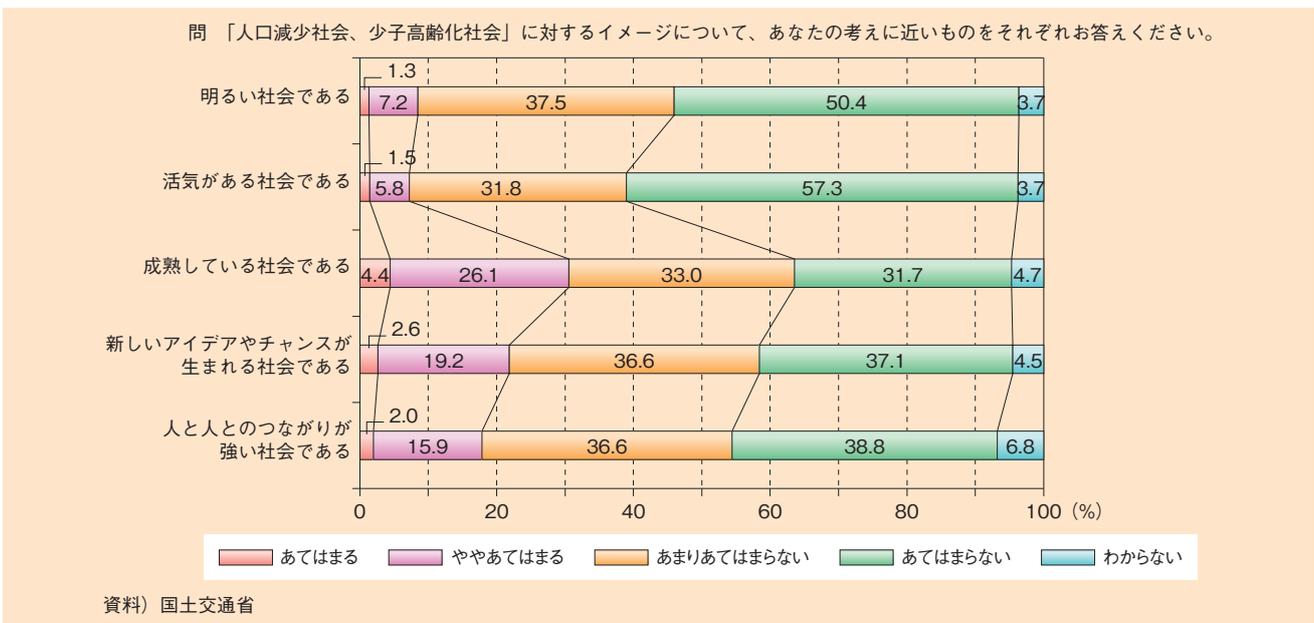
(注3) 例えば、「A明るい社会」と「B暗い社会」を対比して、「Aに近い」、「Aにやや近い」、「どちらともいえない」、「Bにやや近い」、「Bに近い」のどれに当てはまるかを聞いており、このうちAに「近い」と「やや近い」を合計したものを、「A明るい社会」と回答した人の割合とした。

図表9 現在の社会に対するイメージ



前節でみたように今後本格的な人口減少・少子高齢化社会が到来するが、図表10は、人々がこの人口減少・少子高齢化社会に対してどのような認識を持っているか、イメージを尋ねたものである。「明るい社会」というイメージがあてはまると答えた人^(注1)は8.5%、「活気がある社会」は7.3%など、そのイメージは非常に悲観的である。「新しいアイデアやチャンスが生まれる社会」は21.8%と肯定的な見方が少し高くなるが、世代別にみると^(注2)、20代、30代は18.6%、18.0%に対し、65歳以上が26.4%となるなど、若い世代は肯定的にとらえていないことがわかる。

図表10 人口減少社会、少子高齢化社会に対するイメージ



(注1) 「あてはまる」と「ややあてはまる」の合計。なお、前図表は「明るい社会」と「暗い社会」などの2つの事柄間についてそれぞれどちらに近いかをみたのに対し、本図表では「明るい社会」などに当てはまるかどうかを尋ねている点に注意が必要である。

(注2) 国土交通省の調査を世代別に集計すると、20代(18.6%)、30代(18.0%)、40代(18.0%)、50代(21.4%)、60代(27.0%)、70代以上(28.7%)、うち65歳以上(26.4%)となる。

このように、人口とその世代構成という日本のもっとも基礎の部分が転換期を迎えており、一方で人々のマインドは、日頃の生活に不安を感じ、将来に対する悲観的な見方が広まっている。社会に対してポジティブなイメージがもてていない。

我々が暮らす日本で、どのようなことが起き、何が求められているのか、次章以降で詳しくみていく。

第1章 なにが変化しているのか

序章では、人口という最も基礎の部分で、また人々の意識という心の部分で、生じている変化の一端をみた。今まさに、日本は、様々な局面で転換期を迎えている。これらの“変化”が、日頃の不安や将来への悲観的な見方を駆り立てているのではないか。「変貌する経済社会」「変わりつつある地域」「変化する人々の生活と意識」の3つの観点で、特に特徴的な事項を取り上げて、様々なデータを用いて具体的に、起こっている変化の流れを考える。

第1節 変貌する経済社会

経済社会の趨勢に大きな変化が生じている。ここでは、基本的な経済の動向とそれを支える産業活動の変化、またそれらとつながる個人の生活の変化も含め、起こっている変化をいくつか取り上げる。

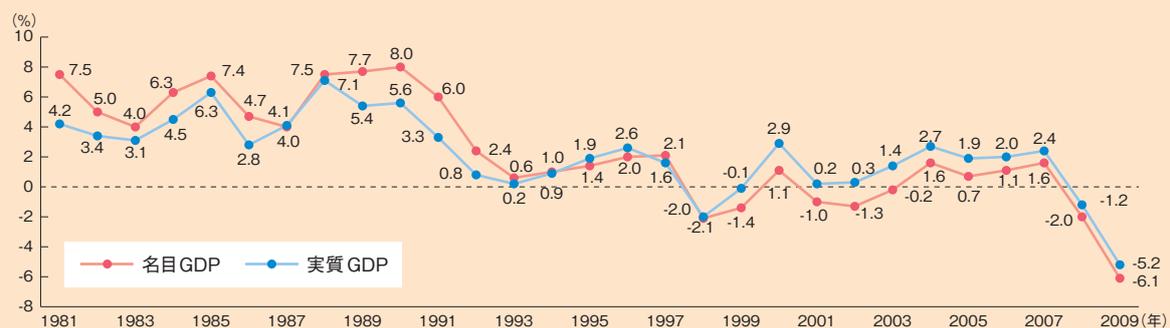
(伸び悩む経済)

経済の動向が大きく変わってきている。

図表11は、約30年間の経済成長の推移をみたものである。1990年代前半を境に成長率が低下し、また名目GDPが実質GDPを下回るなど、基調がかわったことがうかがえる。2008、09年は、いわゆる経済危機により急激な落ち込みを経験した。^(注)

今後の人口減少の進展を考えると、GDPの総額ではなく、一人当たりの額から国民の豊かさをみることも大切である。図表12は、一人当たりの名目GDPの推移であるが、90年代後半以降は頭打ちとなっており、OECD諸国における順位も、1993年の2位から2008年には19位となっている。

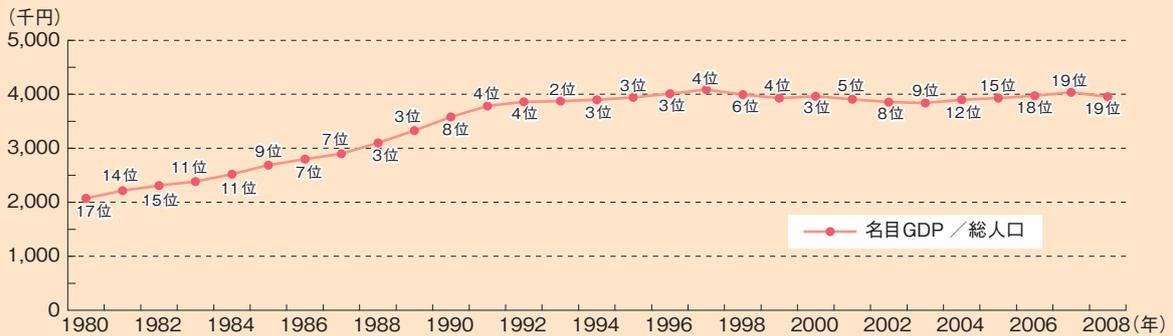
図表11 GDP成長率の推移



資料) 内閣府資料より国土交通省作成

(注) リーマンショック(2008年9月)前後の2008年1～6月と2009年1～6月について国土交通分野の指標をみると、例えば、住宅分野(新設住宅着工戸数)約54万4千戸→約39万7千戸、運輸分野(貨物輸送量(トラックとJR(貨物)の計)5,344万トン→4,574万トンなどとなっている。

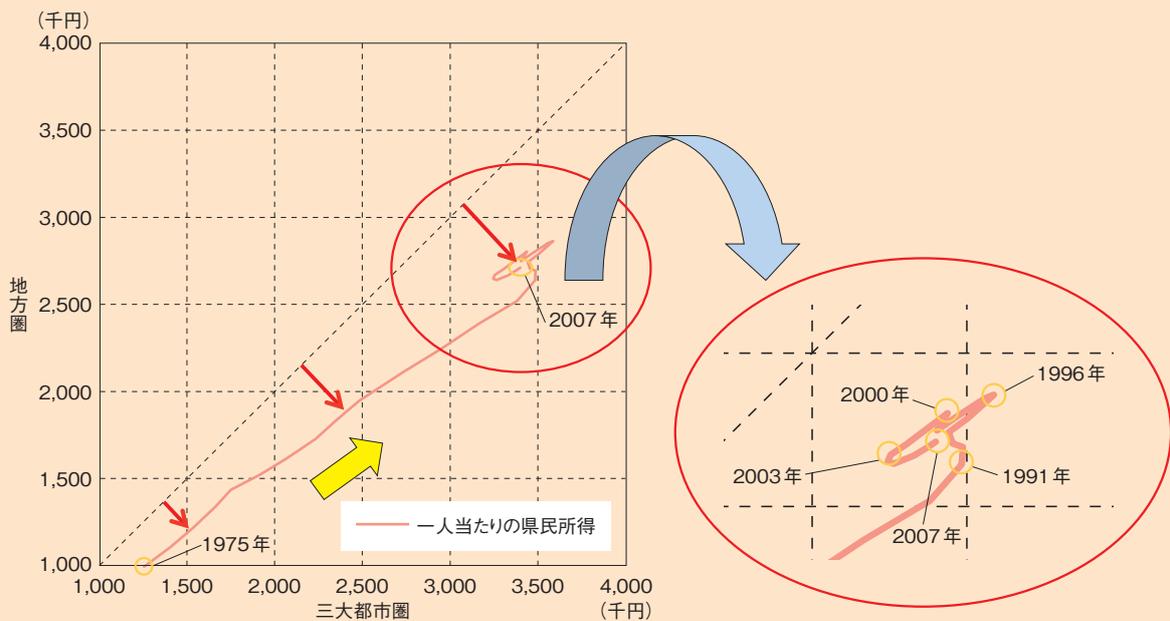
図表12 一人当たりの名目GDPの推移



(注) 1 グラフに記された順位は、OECD 諸国における一人当たりの名目GDP の順位
 2 総人口は毎年10月1日現在
 資料) 内閣府「国民経済計算確報」、総務省「人口推計」より国土交通省作成

図表13は、三大都市圏と地方圏にわけて県民所得の伸びをみたものである。戦後、三大都市圏を牽引役に地方圏も含めて伸びてきたが、ここ数十年では減少も経験するなど停滞している状態がみられる。

図表13 県民所得の推移



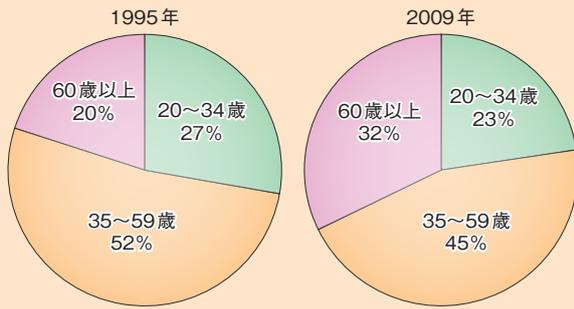
(注) 県民所得：各都道府県における県民雇用者報酬、財産所得、企業所得を合計したもの
 資料) 内閣府「国民経済計算」より国土交通省作成

(身近な経済活動の主役の交代)

このような経済に関して、需要サイドからみた消費活動の主体が変化している。

図表14は、1995年と2009年について、世代別の消費支出額にその世代の人口をかけることにより消費支出の世代別の割合を概観したものである。いくつかの仮定に基づいておりあくまで試算であるが、消費活動の重心が高齢者世代へ移動しつつある様子がわかる。また、第3節でも触れるが、若い世代の消費性向が変化するなど消費の内容にも変化がみられ、併せて、社会における経済活動の主役が交代していく様子がうかがえる。

図表14 消費について全体に占める各世代の割合の試算



(注) 試算方法：家計調査によれば、1995年と2009年の単身世帯の一月あたりの消費支出は、次の通りである。
 1995年 34歳以下19万6992円、35～59歳22万6792円、60歳以上15万2671円
 2009年 34歳以下17万1233円、35～59歳18万3380円、60歳以上14万6861円
 これを、各世代のおよその消費傾向とみなし、これに各年の20～34歳、35～59歳、60歳以上の人口をかけることにより、各世代の消費支出が全体に占める割合を概観した。四捨五入により、合計が100%にならない場合がある。なお全体の消費ボリュームは、2009年は1995年と比べて1割弱減少している。

資料) 総務省「単身世帯収支調査」、「家計調査」、「国勢調査」、「人口推計」より国土交通省作成

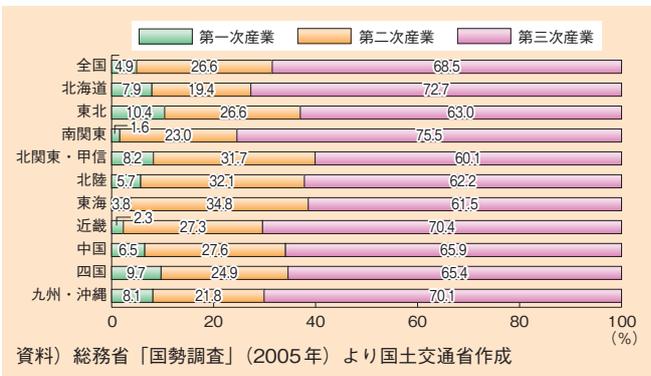
(産業活動の趨勢の変化)

モノやサービスを生み出す供給サイドの趨勢も変わってきている。

図表15は、第1, 2, 3次産業について地域ブロック別に就業者数の構成比をみたものである。ブロックにより産業の構成に特徴があることがわかる。

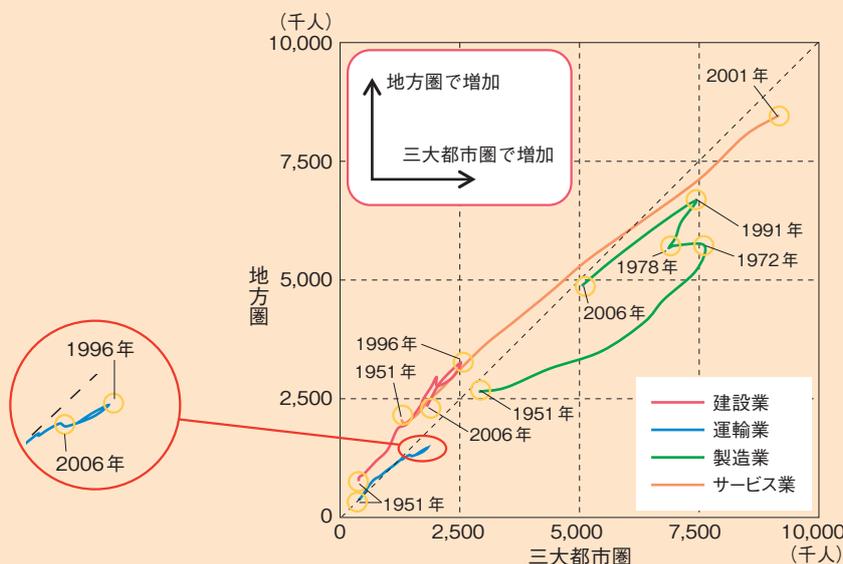
図表16は、さらにいくつかの産業分野について、就業者数の推移を三大都市圏と地方圏にわけてみたものである。製造業の就業者数は、まず三大都市圏を中心に増加したのち地方圏でも増加し、90年代前半を境に減少に転じている。建設業は、一貫して地方圏で多く90年代後半までは伸びたもののそこから減少に転じている。運輸業は、現在では三大都市圏で多くなっているが、就業者数は同様に90年代後半から減少している。このように、産業分野ごとに就業者の地域分布と増減に特徴があることがわかる。これらが各ブロックで産業活動と雇用の特色をつくってきたが、現在では製造業や建設業、運輸業の就業者数は減少傾向にあり、日本全体と地域の産業活動の枠組みに変化をもたらすことが考えられる。

図表15 ブロック別第1, 2, 3次産業の就業者数構成比



資料) 総務省「国勢調査」(2005年)より国土交通省作成

図表16 産業別就業者数の推移



(注) 1 1951～2001年までの数値は総務省「日本の長期統計系列」(昭和26年～平成13年)に基づくもの。
 2 運輸業の数値には、運輸・通信業の分類から運輸業に関するものを抜粋し、再整理した値を含む。
 3 「サービス業(卸売・小売業、飲食業を除く。)」の2006年の数値に関しては、分類が2001年以前と大きく変化したため、掲載せず。
 4 事務所・企業統計調査は1951年調査から1981年調査までは3年ごと、1981年以降は5年ごとに実施している。

資料) 総務省「事業所・企業統計調査」より国土交通省作成

(働き方の変化)

労働は、普段の生活時間の中で大きな割合を占めるが、このような経済社会状況の変化の下、個人の働き方にも変化が生じた部分がある。

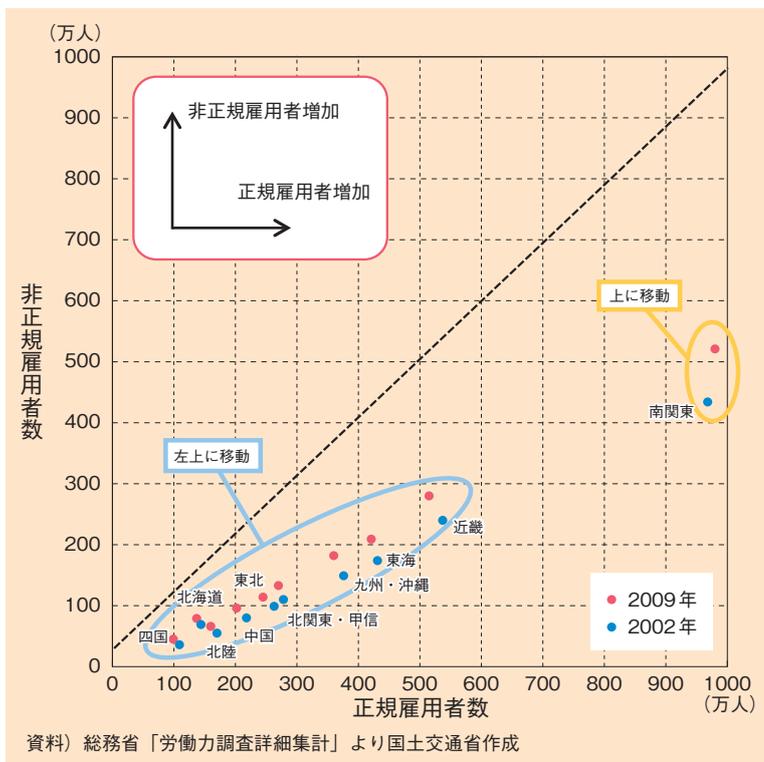
正規・非正規雇用をみると、正規雇用の割合は、1990年には79.8%であったものが、2009年には66.3%となっている^(注1)。図表17は、地域ブロック別に02年と09年の正規・非正規雇用者数をみたものである。ほとんどのブロックで、正規雇用者数が減少するなか、非正規雇用者数が増加している様子がわかる^(注2)。

夫婦の働き方については、共働き世帯・片働き世帯の数は1990年の823万世帯・897万世帯から、共働き世帯が大幅に増加する等により、2009年には995万世帯・831万世帯^(注3)となり、逆転している(図表98(50ページ)参照)。

また、労働時間については、1990年には2,124時間(生産労働者(製造業))であったものが、2000年1,970時間、2006年2,003時間となり、減少傾向にあるもののこの数年は微増している^(注4)。これは、米国(1,962時間)、英国(1,874時間)、ドイツ(1,538時間)、フランス(1,537時間)^(注5)などと比較すると依然として長い。年次有給休暇の取得日数は、1990年の8.2日に対し2008年は8.5日と大きな変化はない^{(注6)(注7)}。

近年ワークライフバランスに注目が集まっているが、働き方に大きな変化がみられる一方で労働の負荷は軽くなっておらず、厳しい状況にあることがわかる。

図表17 ブロック別正規・非正規雇用者数の変化



(注1) 1990年については総務省「労働力調査特別調査」、2009年については同「労働力調査詳細集計」より。なお、1990年については同年2月の値、2009年については同年の平均の値。
 (注2) ただし2009年(全国)については、直近の10年では初めて、前年と比べて非正規雇用者数は減少している。
 (注3) 総務省「労働力調査詳細集計」より。共働き世帯とは夫婦ともに非農林業雇用者の世帯、片働き世帯とは夫が非農林業雇用者で妻が非就業者の世帯。
 (注4) 独立行政法人労働政策研究・研修機構「データブック国際労働比較2009」によれば、生産労働者(製造業)の年間総実労働時間は1980年2,162時間、1990年2,124時間、2000年1,970時間、2006年2,003時間。2001年以降は、日本の労働時間は微増傾向にあり、とりわけ所定外労働時間が増加している。
 (注5) 同上より。いずれも2006年の数値。
 (注6) 1990年については厚生労働省「賃金労働時間制度等総合調査」、2008年については同「就労条件総合調査」による。対象は、「本社の常用労働者が30人以上の民営企業」の労働者。
 (注7) これらのほかにも、例えば休む曜日について変化がみられる。平成7年と17年を比較すると、土曜日が休みの人57%→54%、日曜日が休みの人77%→72%となる一方、決まっていない人19%→25%となっている(資料: NHK放送文化研究所「国民生活時間調査」)。対象は、「勤め人」(販売職・サービス職、技能職・作業職、事務職・技術職、経営者・管理職)。

(社会の格差の拡大)

これらの状況の下、社会の格差がどうなっているかをみる。

図表18は都道府県単位の一人当たり県民所得のばらつきをみたものであるが、この数年は格差が広がる傾向にあり、07年も高い水準にとどまっていることがわかる。

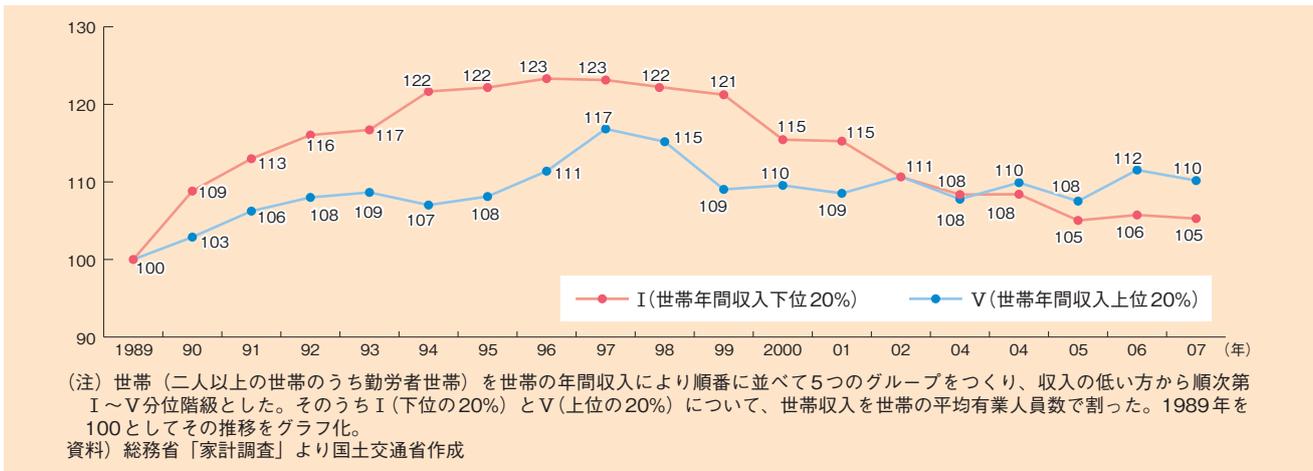
また図表19は、世帯収入により5つのグループにわけ、上位20%の世帯（V）と下位20%の世帯（I）の収入の推移をみたものである。おおむね2000年代に入ったころから、Vの世帯の収入がおよそ横ばいであるのに対し、Iの世帯では収入が大幅に減少している。収入の高い世帯と低い世帯の収入格差が広がっている。

このように、地域間で、個人の間で、格差が広がる傾向にある様子の一端がうかがえる。

図表18 県民所得からみた都道府県格差の推移



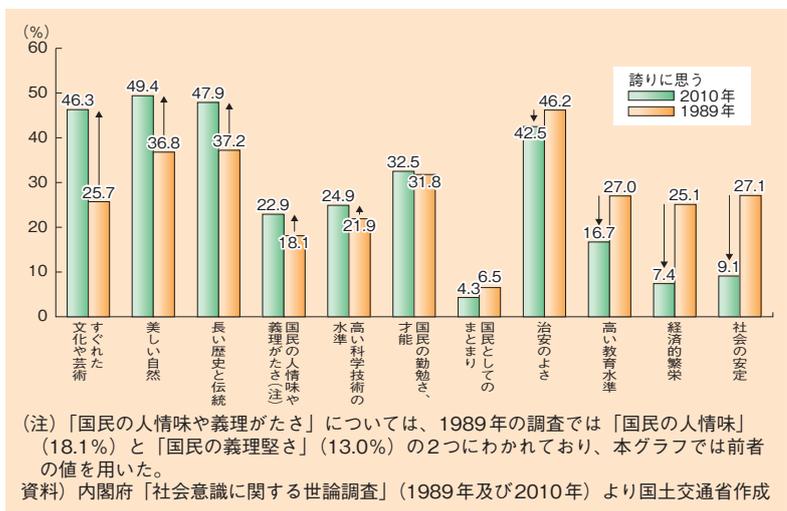
図表19 世帯収入別にみる収入額の推移



(日本のイメージの変化)

このように日本ではさまざまな変化が生じているが、さらに、人々が国に対して感じていることにも変化がみられる。図表20は、日本について誇りに思うものを尋ねたものであるが、社会の安定、経済的繁栄、教育水準等に対する評価が低くなる一方で、文化・芸術、自然、歴史・伝統等が高くなっている。

図表20 日本について誇りに思うものの変化



(グローバル化の進展と日本の相対的な位置の変化)

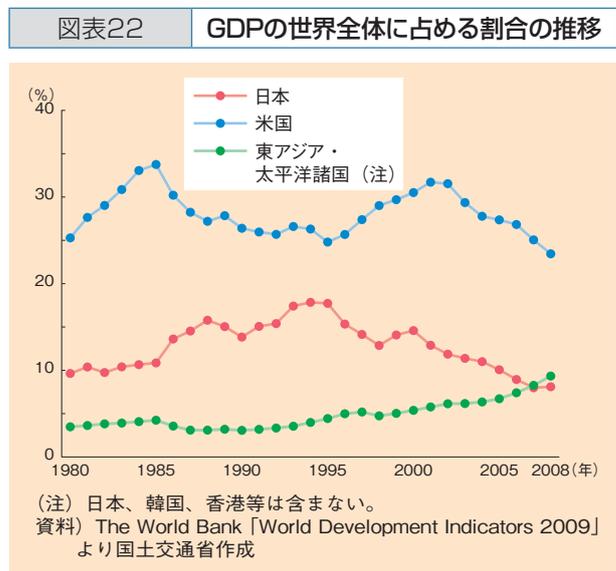
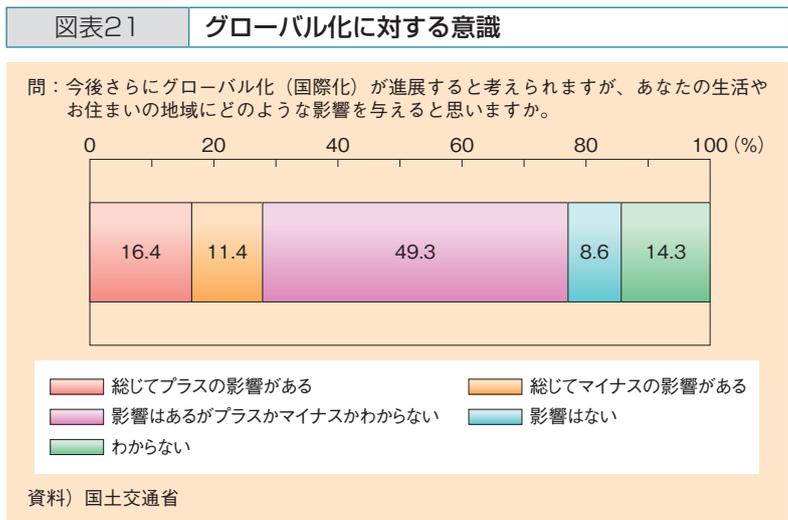
日本を取り巻く世界の様子も大きく変化している。

急速に進むグローバル化は日々の生活を大きく変える可能性がある。特に、昨今の経済危機は、図表11（9ページ）でもみたとおり我が国の経済、さらには社会を大きく揺るがし、日本の普段の生活が直接世界とつながっていることを改めて示した。図表21は、グローバル化が個人の生活や地域にどのような影響を与えるかを尋ねている。8割近い人が何らかの影響があると考えますが、それが総じてプラスの影響である答える人は16.4%にとどまっており、多くの人が影響を回りかねている様子が見える。

グローバル化した世界経済において、日本の位置は変化しつつある。図表22は、国・地域のGDPが世界全体に占める割合の推移であるが、アジア諸国は急速にその割合を増やしている。一方で、日本は1980年代後半から90年代中頃まではおよそ15%以上あったものの減少し、2008年には約8%となっている。

また、グローバル化により、世界で人やモノの動きが活発になっている。図表23は、世界の国際線（定期輸送ベース）による旅客数である。1989年の約2.6億人と比較し2008年は約8.7億人と約3.3倍に伸びており、世界における人の動きはダイナミックになっていることがわかる。一方で、図表24は、日本の出入国者数の推移である。外国人入国者数は増加傾向にあるが、日本人出国者数は、90年代後半以降あまり伸びていない。

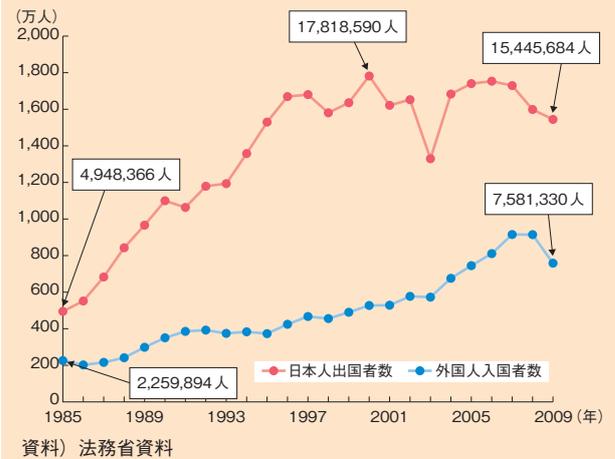
また図表25は、世界の港湾別にコンテナ取扱個数を比較したものである。1980年には上位20位までに日本の3港湾が入っていたが、世界の各港湾で取扱量が飛躍的に伸びるなか、2008年では東京の24位が最高となっている。人だけではなくモノについても、その流れが変化している。



図表23 世界の国際線（定期輸送ベース）旅客数の推移



図表24 日本の出入国者数



図表25 世界の港湾別コンテナ取扱個数

1980年		
	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195
2	ロッテルダム	190
3	香港	146
4	神戸	146
5	高雄	98
6	シンガポール	92
7	サンファン	85
8	ロングビーチ	83
9	ハンブルク	78
10	オークランド	78
∴		
12	横浜	72
∴		
16	釜山	63
∴		
18	東京	63
∴		
∴		
39	大阪	25
∴		
46	名古屋	21

2008年		
	港名	取扱量
1	シンガポール	2,992
2	上海	2,798
3	香港	2,449
4	深圳	2,141
5	釜山	1,345
6	ドバイ	1,183
7	寧波	1,123
8	広州	1,100
9	ロッテルダム	1,080
10	青島	1,032
∴		
24	東京	416
∴		
29	横浜	348
∴		
39	名古屋	282
∴		
44	神戸	256
∴		
50	大阪	224

(注) 1 単位：万TEU（TEU：国際標準規格の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位）
 2 2008年は速報値
 資料) CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK1982、2010より国土交通省作成

このように、経済や産業の趨勢、さらに取り巻く国際環境は変わりつつあり、個人の側からみても、消費活動や働き方、さらには国に対する意識も変わってきていることがうかがえる。日本の経済社会は、まさに転換のステージにあるといえる。

第2節 変わりつつある地域

我々は地域という空間の中で生活のさまざまな活動を行っている。前節でみたような変化はこの“地域”でも発生している。各地域の内、また地域と地域の間で起こっている様々な変化を取り上げる。

1 地域における人の動き

人口減少や少子高齢化は地域によって異なり、それぞれの地域の様子を変えつつある。

(速度に差のある人口の減少)

地域の人口は、出生死亡による自然増減と、移動による社会増減によって形づくられる。

図表26は1980-85年と2000-05年のそれぞれ5年間の、都道府県別の人口の自然増減と社会増減をみたものである。00-05年では、半数近い21の道県で自然減となっているとともに80-85年と比較して社会移動が大幅に減っており、近年、人口減少とともに国土の上での人口移動が少なくなっていることがわかる。また、00-05年の分布をみるとおよそ左下から右上への線上に分布しているが、これは自然減とともに社会減も起こっている道県が多いことを示している。日本全体で人口が減少するとともに、都道府県によっても人口動態の様子は異なっており、新たな地域の差異を生み出しつつある様子がうかがえる。

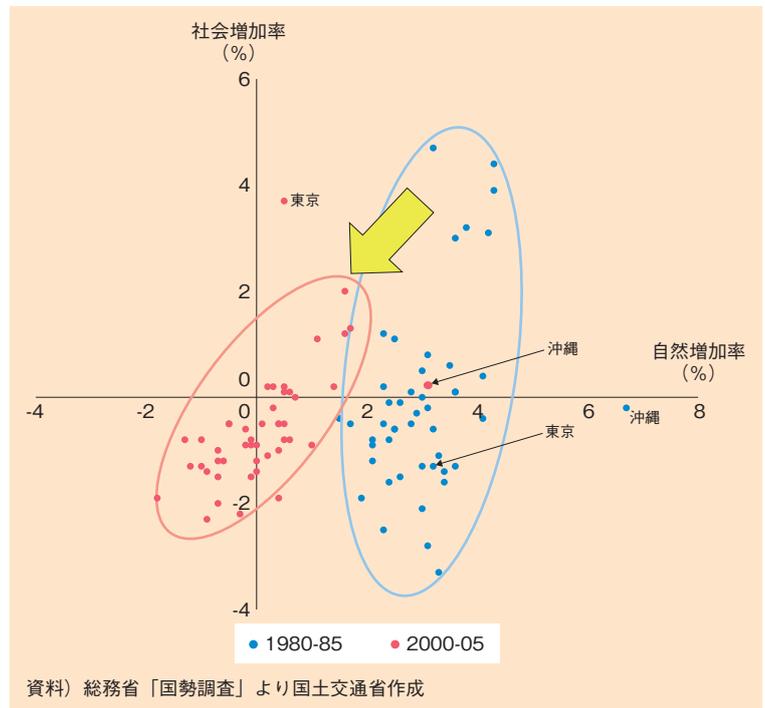
(高齢化の2つの動き)

少子高齢化も地域に大きな影響を与える。

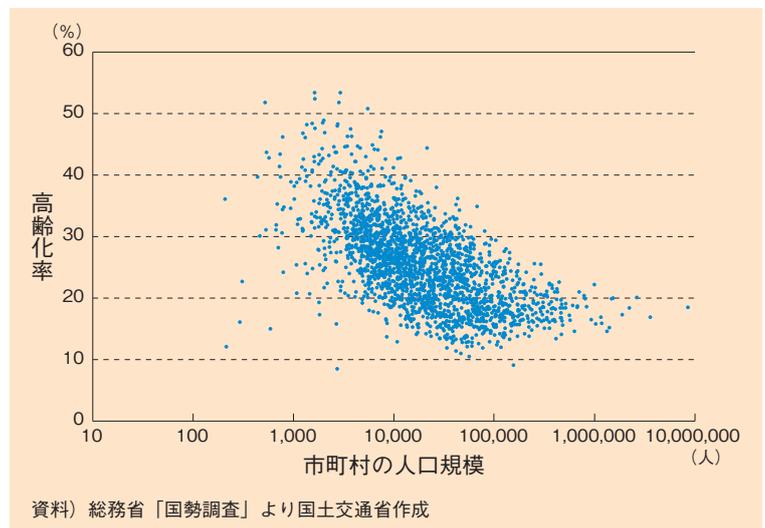
図表27は、2005年における市町村の人口規模と高齢化率をみたものである。市町村のなかでも人口の規模により高齢化の進展に大きな違いがあり、人口規模の小さい自治体で特に高齢化が進展していることがわかる。

一方で図表28は、2005年と比較して2035年に高齢者数がどれくらい増加する

図表26 人口の自然増減、社会増減の変化



図表27 市町村の人口規模と高齢化率 (2005年)

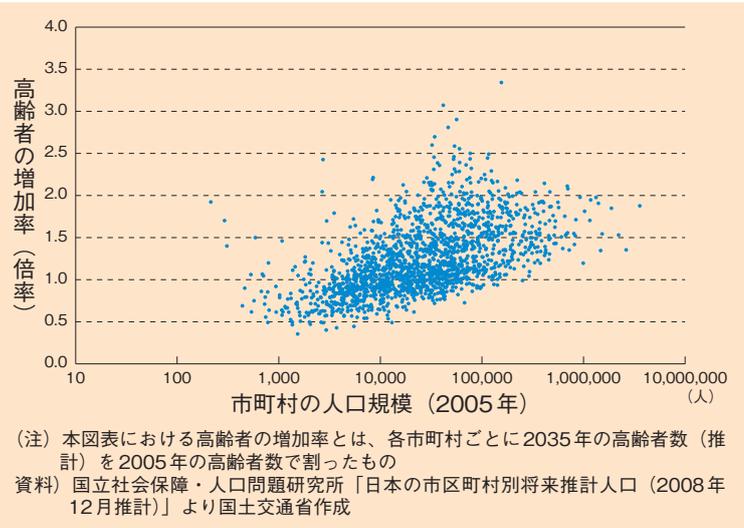


か、市町村の人口規模と高齢者の増加率（倍率）をみたものである。人口規模が大きい自治体ほど倍率が高くなる、つまり高齢者数が増える傾向があることがわかる。規模が小さい自治体では、倍率1以下つまり高齢者の数は減っているところも多い（注）。

日本全体で高齢化が進むが、そのスピードは地域によって異なる。またその内容も、高齢化率が上がることと高齢者の数が増えることは、地域にとって必ずしも同義ではない。高齢化の実情に応じた対応が求められる。

図表28

市町村の人口規模と高齢者の増加率（2005年→2035年）の推計



2 地域を支える基盤の変化

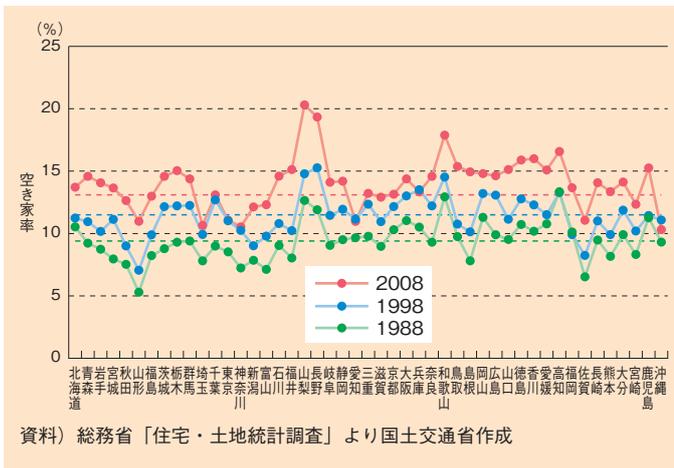
地域に住む人々の生活を支えてきた各地域の様々な基盤、例えば住宅やまち、公共交通にも変化がみられる。

(空き家の増加)

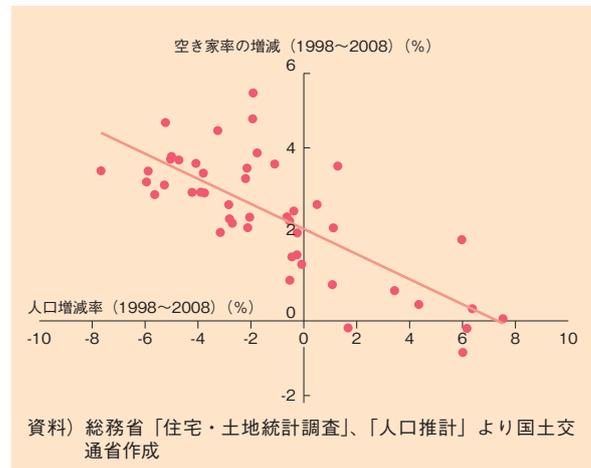
人の生活のもっとも基礎である住宅については、個人の資産であるとともに全体で見ればまちを形成する社会基盤でもある。

これまで住宅のストック数は一貫して増加し、1960年代後半以降世帯の数を上回っている。一方で、空き家率をみると、日本全体で1988年に9.4%であったものが2008年には13.1%となり、これまでで最も高くなっている。図表29は、1988年、1998年、2008年について都道府県別に空き家率をみたものであるが、全体として空き家率が増加するとともに、地域によりその水準や増加のスピードに差があることがわかる。また図表30は人口の増減と空き家率の増減をみたものであるが、人口の減少しているところで特に空き家率も増加していることがわかる。社会的な基盤でもある住宅が、人口減少により利用されなくなっている状況がうかがえる。

図表29 都道府県別の空き家率



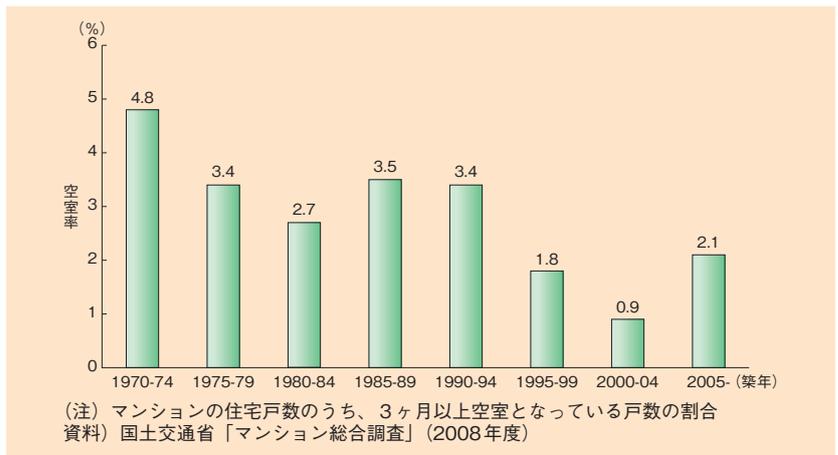
図表30 人口の増減と空き家率



(注) 高齢者の数は減ってもその市町村の全体の人口がそれ以上に減少すれば、高齢化率は高くなる。

また、現在では4割以上の人がマンションやアパートなどの共同住宅に居住するが^(注1)、図表31はマンションの空室率を築年代別にみたものである。建設から年が経つにつれ空室率が上がる傾向がうかがえる。

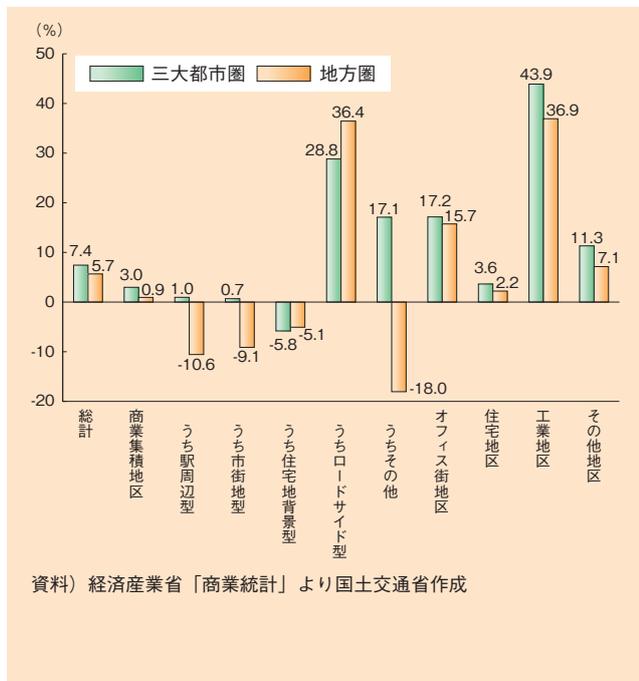
図表31 マンションの築年代別空室率



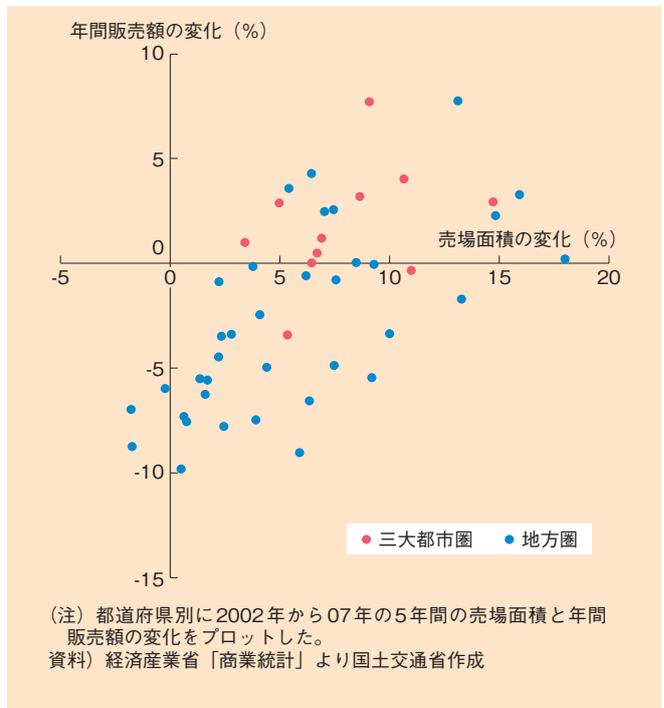
(まちの中心部の衰退)

個々の住居だけではなく、まちについても、特に中心部の空洞化が進んだ。商業機能についてみると、図表32は2002年から2007年^(注2)の間の小売業の立地ごとの売場面積の増減をみたものであるが、特に地方圏で駅周辺型や市街地型の立地が減少するとともに、全国で、ロードサイド型やさらには工業地区への立地が進んだことがわかる。なお、図表33は都道府県別の小売業の売場面積と販売額の変化をみたものであるが、ほとんどの地域では売場面積が拡大している一方で、地方圏を中心に販売額が減少している様子が見られる。

図表32 小売業の売場面積の立地別の増減(2002年→2007年)



図表33 小売業の売場面積と販売額の変化



(注1) 2008年の住宅・土地統計調査によれば、居住世帯のある住宅の総数は約4,960万戸、そのうち共同住宅は約2,068万戸。

(注2) 2007年11月に改正都市計画法等が施行されており、大規模集客施設の郊外立地規制が強化された。

(公共交通の衰退)

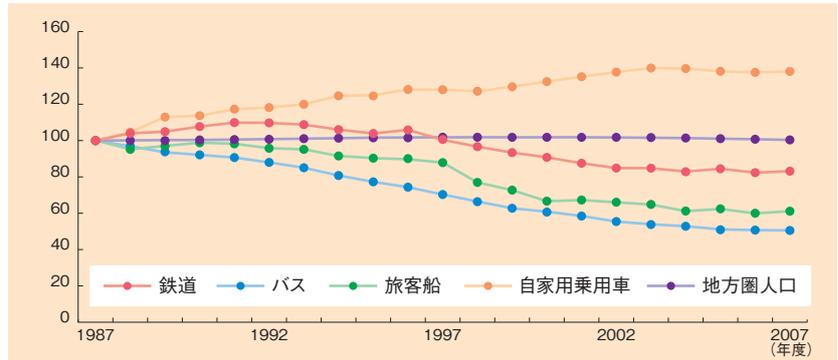
人の移動を支える公共交通機関についても、地方圏を中心に衰退する傾向がみられる。

図表34は、地方圏における移動手段別の輸送人員数の推移をみたものであるが、鉄道やバスなどの公共交通機関の利用者が減少し、自家用乗用車の利用が増えていることがわかる。また図表35は、廃止された鉄道をみたものであるが、公共交通事業者が不採算路線から撤退することなどにより、特に地方圏で公共交通のサービスレベルが低下していることがわかる。

図表36は、移動に関する環境を尋

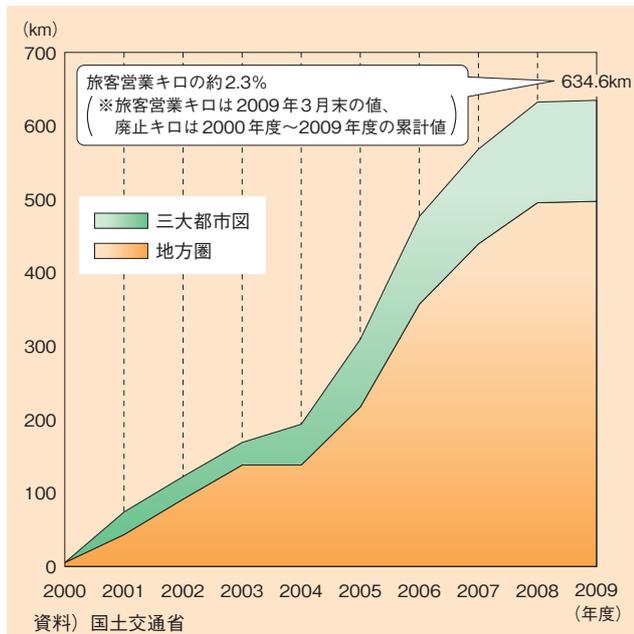
ねている。6割以上の人々が「車やオートバイを保有しており、自分で運転ができる」とし、また、2割以上が「車で送り迎えをしてくれる家族がいる」と答えているが、高齢者の増加や次節でふれる世帯構造の変化・単身世帯の増加を考えると、今後、自分で運転できなくなった時や送り迎えをしてくれる家族等がいなくなった時について、移動手段の確保がより必要になると考えられる。

図表34 移動手段別輸送人員の推移



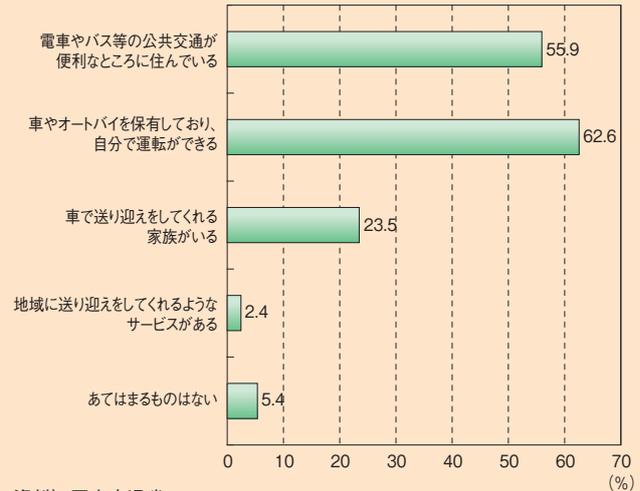
(注) 1987年の輸送人員を100とする。
 鉄道は、1987年度から2007年度の間に廃止・開業に伴う営業路線の変化がない地方鉄道事業者(72社)の輸送人員
 バスは、乗合バスの輸送人員(三大都市圏を除く。)
 自家用乗用車には、軽自動車及び貨物自動車の人員輸送分を含む(三大都市圏を除く。)
 旅客船は、定期航路、不定期航路の輸送人員(三大都市圏を含む。)
 資料) 鉄道・旅客船:国土交通省、バス:国土交通省「自動車輸送統計調査」、自家用乗用車:国土交通省「旅客地域流動調査」、地方圏人口:総務省「人口推計」より国土交通省作成

図表35 全国の廃止された鉄軌道の累計



図表36 移動に関する環境

問 あなたの移動を取り巻く環境として、あてはまるものをすべてお選びください。(複数回答)



3 地域と地域の関係の変化

地域の中の変化だけではなく、地域と地域の関係にも注目する必要がある。ここまでも、人口の増減や高齢化の様子、経済や産業活動の様子を都市部と地方部にわけてみてきたが、本項では、それらの結果、人はどのように動くのかについてみる。

(都市と地方、どこに住みたいか)

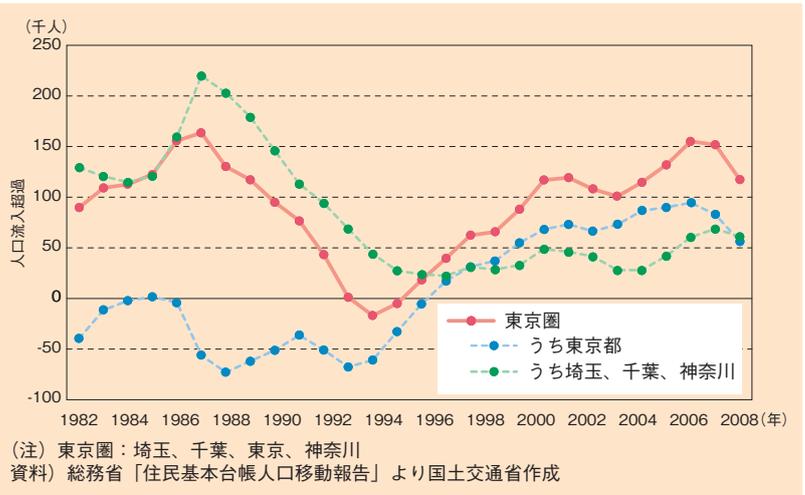
これまで、長期的に地方部から都市部への人口移動が続いてきた。

図表37は、東京圏の人口流出入をみたものであるが、バブル崩壊後の1994年と95年をのぞいて、流入超過が続いている。ただし、東京圏の中でも東京都の動きをみると、バブル後は、東京圏への流入というよりは東京都への流入であり、集中の様子が変わってきていることがわかる。

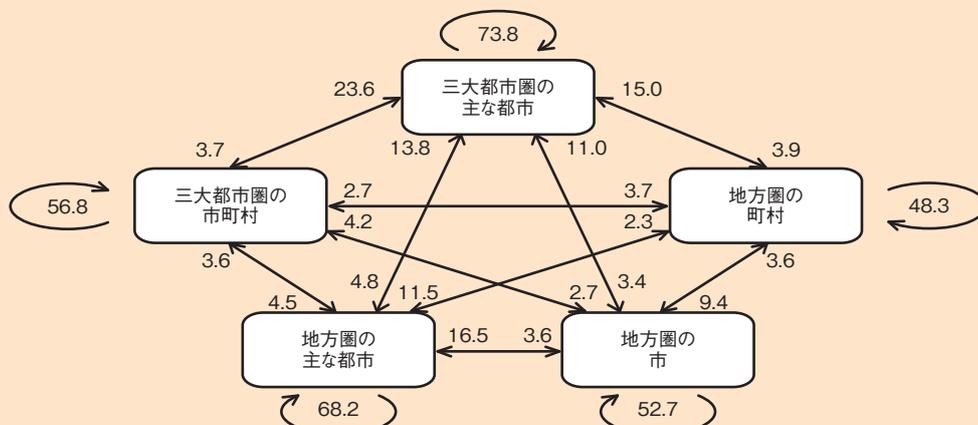
今後の変化を考えるために、人はどのような地域に住みたいと考えるのか、マインドの面からもみる必要がある。

図表38は、現在どこに住んでいるかを尋ねた上で、住むのに最も理想的な地域はどこかを尋ねたものである。「三大都市圏の主な都市」、「地方圏の主な都市」ではそれぞれ同地域に住みたいと考える者が7割前後と高くなっている。また、「三大都市圏の市町村」、「地方圏の市」に住む人は、それぞれの圏域の主な都市に住みたいとする割合が比較的高い。住みたい地域は、全国的にみて三大都市圏の主な都市に集まるとともに、地方圏の中でもその圏域の主な都市に集まる傾向がある。図表26では、社会移動が減少していることをみたが、都市部への指向は依然としてあることがうかがえる。

図表37 東京圏の人口流出入の推移



図表38 現在住んでいるところと住みたいところ



(注) 国土交通省の調査では、現在住んでいる地域と、住むのに最も理想だと思う地域を聞いた。図表は、現在住んでいる地域を基に、どこに住みたいかを表している。例えば、地方圏の主な都市に住む人は、68.2%が「地方圏の主な都市」に住みたいとする一方で、13.8%が「三大都市圏の主な都市」に住みたいとしている。
資料) 国土交通省

図表40 都道府県別生活の諸条件

共働き率 (%) (2005年)			持ち家率 (%) (2005年)			合計特殊出生率 (2008年)			19時台に帰宅している割合(%) (2006年)			待機児童率 (%) (2009年)		
1	福井	39.6	1	富山	77.7	1	沖 縄	1.78	1	高知	82.3	1	富山	0.00
2	山形	39.4	2	秋田	77.1	2	宮 崎	1.60	2	熊本	80.0	1	石川	0.00
3	富山	38.6	3	山形	74.7	3	鹿児島	1.59	3	島根	79.5	1	福井	0.00
4	新潟	36.2	4	福井	74.0	4	熊 本	1.58	4	愛媛	79.0	1	山梨	0.00
5	長野	35.8	5	新潟	73.7	5	佐 賀	1.55	5	新潟	78.4	1	長野	0.00
6	岐阜	35.2	6	和歌山	73.1	6	福 井	1.54	6	大分	78.1	1	鳥取	0.00
7	島根	34.9	7	三重	72.8	7	大 分	1.53	7	長崎	77.5	1	香川	0.00
8	石川	34.6	8	岐阜	72.0	8	福 島	1.52	8	山形	77.1	1	佐賀	0.00
9	鳥取	34.4	9	奈良	71.5	9	島 根	1.51	9	徳島	77.0	1	宮崎	0.00
10	佐賀	34.1	10	島根	71.2	10	長 崎	1.50	10	秋田	77.0	10	新潟	0.01
11	秋田	33.5	11	滋賀	70.4	11	香 川	1.47	11	富山	76.8	10	岐阜	0.01
12	福島	33.1	12	岩手	69.7	12	長 野	1.45	12	宮崎	76.7	10	大分	0.01
13	静岡	33.1	13	長野	69.7	12	滋 賀	1.45	13	岩手	76.5	13	群馬	0.07
14	山梨	32.8	14	鳥取	69.5	12	広 島	1.45	14	青森	76.3	14	青森	0.09
15	岩手	32.6	15	青森	69.5	15	山 形	1.44	15	山梨	75.8	15	山口	0.10
16	栃木	32.3	16	茨城	69.3	15	静 岡	1.44	16	和歌山	75.7	16	和歌山	0.12
17	群馬	32.0	17	徳島	69.2	17	愛 知	1.43	17	長野	75.3	17	愛媛	0.20
18	三重	31.9	18	群馬	69.2	17	鳥 取	1.43	18	鹿児島	75.0	17	三重	0.20
19	滋賀	31.8	19	香川	69.1	17	岡 山	1.43	19	香川	73.9	19	熊本	0.21
20	茨城	30.8	20	佐賀	69.1	17	山 口	1.43	20	佐賀	73.9	19	広島	0.21
21	熊本	30.6	21	石川	68.6	21	栃 木	1.42	21	福島	73.5	21	徳島	0.22
22	香川	30.6	22	山梨	67.8	22	石 川	1.41	22	福井	73.1	21	高知	0.22
23	宮崎	30.2	23	栃木	67.7	22	和歌山	1.41	23	鳥取	73.0	23	岡山	0.25
24	青森	29.6	24	福島	67.6	24	群 馬	1.40	24	広島	72.8	24	栃木	0.26
25	徳島	29.5	25	山口	66.0	24	愛 媛	1.40	25	山口	72.7	25	長崎	0.31
26	岡山	29.3	26	宮崎	65.9	26	岩 手	1.39	26	岡山	72.6	26	岩手	0.38
27	愛知	29.0	27	岡山	65.8	27	富 山	1.38	27	北海道	71.5	27	島根	0.50
28	大分	28.1	28	高知	65.4	27	三 重	1.38	28	静岡	71.5	28	奈良	0.56
29	広島	27.8	29	鹿児島	65.3	29	茨 城	1.37	29	群馬	70.9	29	京都	0.57
30	和歌山	27.7	30	埼玉	65.2	29	新 潟	1.37	30	栃木	70.7	30	愛知	0.60
31	山口	27.4	31	愛媛	65.1	29	福 岡	1.37	31	石川	70.3	31	福岡	0.69
32	長崎	27.4	32	静岡	64.4	32	高 知	1.36	32	茨城	70.2	32	静岡	0.72
33	埼玉	27.3	33	長崎	64.1	33	山 梨	1.35	33	沖縄	69.6	33	福島	0.75
34	宮城	27.2	34	千葉	64.0	33	岐 阜	1.35	34	三重	69.6	34	茨城	0.94
35	高知	27.1	35	熊本	63.9	35	兵 庫	1.34	35	岐阜	69.0	35	山形	1.11
36	愛媛	26.6	36	兵庫	63.6	36	秋 田	1.32	36	宮城	67.5	36	北海道	1.12
37	鹿児島	26.3	37	大分	63.2	37	青 森	1.30	37	滋賀	67.0	37	兵庫	1.16
38	千葉	25.9	38	京都	61.4	37	徳 島	1.30	38	福岡	65.5	38	秋田	1.24
39	奈良	24.9	39	広島	60.8	39	宮 城	1.29	39	大阪	65.3	39	大阪	1.29
40	兵庫	24.4	40	宮城	60.7	39	千 葉	1.29	40	愛知	64.9	40	鹿児島	1.36
41	京都	24.1	41	愛知	57.8	41	埼 玉	1.28	41	千葉	64.3	41	滋賀	1.64
42	福岡	23.4	42	神奈川	57.0	41	大 阪	1.28	42	兵庫	64.3	42	千葉	1.81
43	神奈川	23.0	43	北海道	55.2	43	神奈川	1.27	43	京都	63.7	43	埼玉	1.91
44	北海道	22.6	44	福岡	53.7	44	京 都	1.22	44	東京	61.5	44	神奈川	3.43
45	沖縄	22.4	45	大阪	53.6	44	奈 良	1.22	45	埼玉	60.4	45	宮城	4.00
46	大阪	20.5	46	沖縄	51.4	46	北 海 道	1.20	46	奈良	60.1	46	東京	4.51
47	東京	19.0	47	東京	46.4	47	東 京	1.09	47	神奈川	59.8	47	沖縄	5.56

資料) 総務省「国勢調査」より
国土交通省作成

資料) 総務省「国勢調査」より
国土交通省作成

資料) 厚生労働省「人口動態統
計」より国土交通省作成

資料) 総務省「社会生活基本調
査」より国土交通省作成

(注) 待機児童率=待機児童数
/(利用児童数+待機
児童数)

資料) 厚生労働省資料(平成
21年4月1日現在)より
国土交通省作成

■ : 三大首都圏
■ : 地方圏

(地域における社会資本整備の課題)

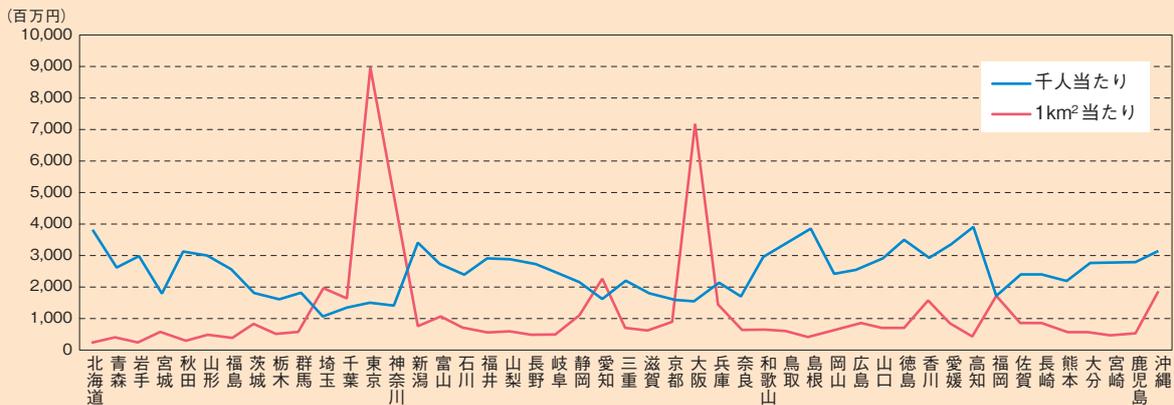
社会資本整備についても、地域により様子は異なる。図表41は、日々の生活や経済社会を支える基盤である社会資本（道路、空港、港湾）ストックについて、都道府県ごとに、単位面積（1km²）当たりと単位人口（千人）当たりでみたものである。社会資本の整備においては、限られた域内に人口を始め諸機能が集積する東京都や大阪府等で、面積当たりのストック量が非常に大きくなっていることがわかる。

しかしこれは、都市部ではすでに整備がおよそ十分であることを一概に意味するものではない。例えば道路に関してみると、図表42で示すように、近年減少傾向にあるものの依然として渋滞により大きな損失

時間が生じており^(注1)、都市部の活発な諸活動を支える基盤としては必ずしも十分なものではない。もちろん、地方部においては別の課題が存在する。図表43は、第三次救急医療機関^(注2)への到達時間の現状を示しているが、60分圏に入らない地域が地方部を中心に存在しており、アクセスの確保が必ずしも十分ではない。

人口減少・少子高齢化が進みまた厳しい財政状況下で、選択と集中が求められるところであり、地域により事情は異なる中、地域に真に必要なものはなにかを見極めた上でそれに応じた投資が求められる。

図表41 社会資本（道路、空港、港湾）のストック量（2003年）



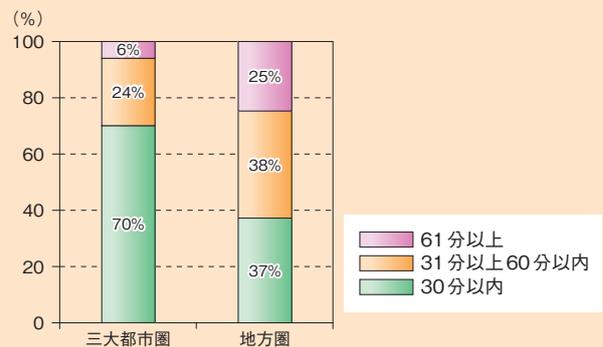
(注) 内閣府の推計では、投資された新設改良費、維持補修費、災害復旧費をもとに計算している。なお、用地費・補償費は含まれない。
資料) 内閣府「日本の社会資本2007」、国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集(2005)」より国土交通省作成。

図表42 道路渋滞による損失



資料) 国土交通省

図表43 地域別 第三次救急医療機関へのアクセス



(注) 国土交通省「総合交通分析システム (NITAS)」をもとに、各市町村(注1、2)から第三次救急医療機関へのアクセス時間を推計(注3)し、「30分以内」、「31分以上～60分以内」、「61分以上」の区分でそれぞれの市町村数を集計(注4)。

- (注1) 特別区を含む。
- (注2) 市役所を出発点とし、第三次救急医療機関へのアクセスに道路(有料道路・一般道路)以外の経路(海路等)が必要となる市町村を除く。
- (注3) 平均的な旅行速度を設定。
- (注4) 市町村数及び病院数は2010年3月末時点。

資料) 国土交通省

このように、地域レベルでも人口減少や少子高齢化の影響は大きく、将来の地域の姿を変える要素となっている。また、それを支えるまちの中心部や公共交通には、衰退の傾向がみられた。都市と地方の関係を見ると、給与などの地域差が広がる一方で、生活の各条件では地方部の方が暮らしやすい要素も多い。社会資本のストックの様子も異なり、地域に真に必要なものは何かを見極めた上で整備が求められる。

(注1) 例えば、混雑時旅行速度(一般国道)を沿道の状況別にみると、DID(人口集中地区)21.3km/h、その他市街部31.1km/h、平地部40.3km/h、山地部43.0km/hとなっている。(国土交通省「平成17年度道路交通センサス」による平日値)
混雑時旅行速度：朝または夕方のいずれかのラッシュ時間帯(7:00～9:00、17:00～19:00)に混雑方向に実走行した際の平均速度

(注2) 重篤な救急患者を受け入れる救命救急センターを有する医療機関

第3節 変化する人々の生活と意識

経済社会全体や生活する地域で様々な変化が起こっていることがわかった。さらに個人のレベルでも、生活行動や意識、また生活を支える構造に変化が生じており、これをとり上げる。

1 生活を支える基礎の変化

(家族像の変化)

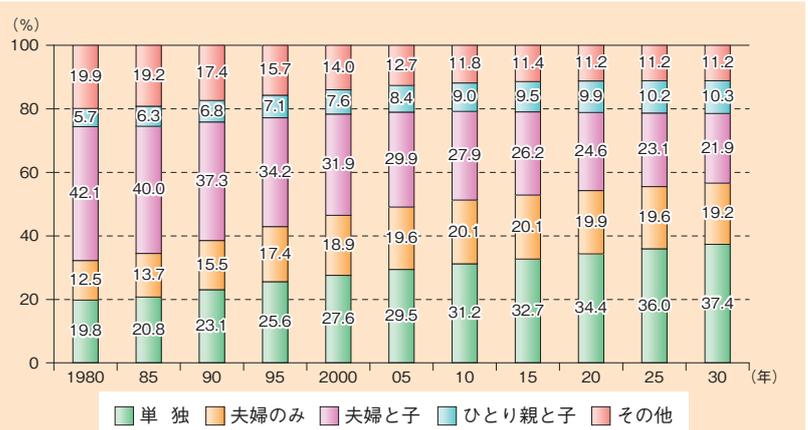
生活の基礎となる家族の構造に変化がみられる。

図表44は世帯構造の推移をみたものである。1985年頃までは、夫婦と子による世帯が全体の4割を占めていたが、90年代以降は急速に多様化し、2005年では、夫婦と子による世帯約3割に対し、単身世帯約3割、夫婦のみ世帯約2割となっている。

さらに将来推計によれば、2030年には夫婦と子による世帯は2割強にまで減少すると推計されており、これまで“標準的な家族像”と言われてきたものが、標準となりえなくなっている。また図表45は、別世帯となっている子供がいる夫婦のみ世帯について、子供世帯の居住地との距離をみたものである。4割近い世帯は片道1時間以上の場所に住んでおり、また徒歩5分程度のごく近い距離に住む世帯は1割に満たない。こうした状況は、例えば、誰が高齢者を支えるのかといった問題にも関わってくる。

ただし、マインドの面からは、必ずしも個々が孤立する傾向を示すものではない。図表46は、老後は子供とどのように暮らすのがよいか、世代ごとに聞いたものである。「同居」は高齢者世代以外で低くなっているものの、若い世代でも、「近くに住」みたいと考える者は多い。

図表44 世帯の構造の変化



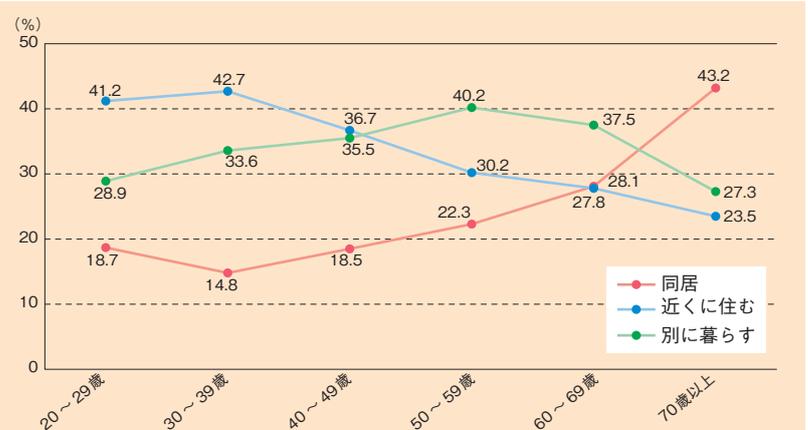
資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計(全国推計)(2008年3月推計)」より国土交通省作成

図表45 子供世帯との居住地の関係

徒歩5分程度の場所に住んでいる	8.2%
片道15分未満の場所に住んでいる	15.8%
片道1時間未満の場所に住んでいる	31.0%
片道1時間以上の場所に住んでいる	38.2%

(注) 別世帯となっている子供がいる夫婦のみ世帯について集計資料) 総務省「住宅・土地統計調査」(2008年)

図表46 老後における子供との暮らし方



(注) 問: あなたは、一般的に、老後は誰とどのように暮らすのがよいと思いますか? に対し、「同居」=「息子(夫婦)と同居する」+「娘(夫婦)と同居する」+「どの子(夫婦)でもよいから同居する」
「近くに住む」=「息子(夫婦)と近くに住む」+「娘(夫婦)と近くに住む」+「どの子(夫婦)でもよいから近くに住む」
「別に暮らす」=「子どもたちとは別に暮らす」として集計した。

資料) 内閣府「国民生活に関する世論調査(2009年)」より国土交通省作成

2 変化する意識や活動

(変化する意識)

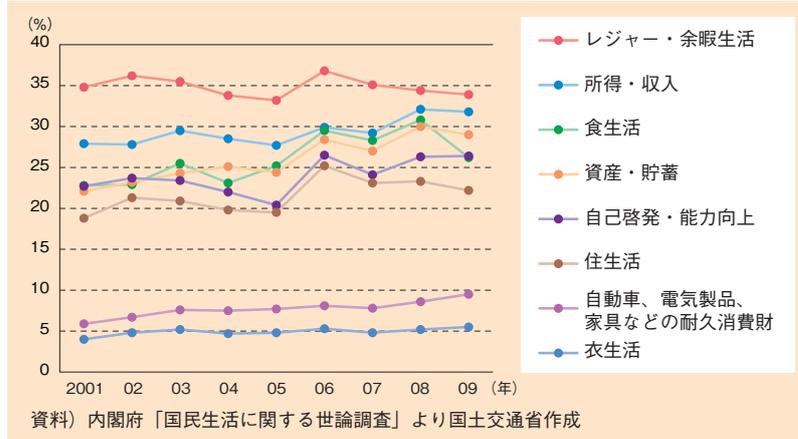
個人の生活に関する意識や時間の使い方に対する考え方も変わってきている。

図表47は今後の生活の力点について尋ねたものであるが、レジャー等が常にトップとなっている。全体として、生活の中でゆとりを求める意識が常に強いことがわかる。

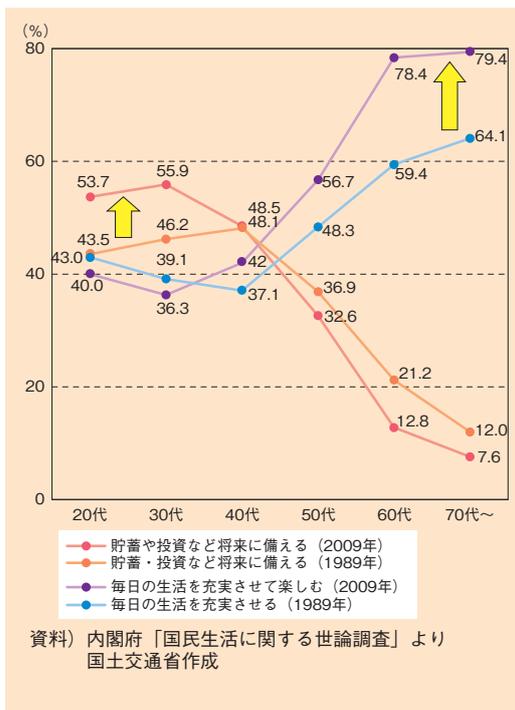
しかし、世代ごとにみれば、別の傾向がうかがえる。図表48は、貯蓄や投資など将来に備えるか、毎日の生活を充実させて楽しむかについて、

世代別に2時点間で比較したものである。1989年と比べて2009年は、20代と30代で「将来に備える」が増加し、他方で特に60代以上で「毎日の生活を充実させる」が増加している。また図表49は、自由時間に対する意識について、やはり2時点間で比較したものであるが、1988年には若い世代ほど自由時間をもっと欲しいと感じていたものが、2003年では特に20代で減少している。若い世代で、将来に備える意識が強くなり自由時間の要望が弱まる一方で、高齢者では、毎日の生活を楽しもうとする姿勢が強くなっていることがうかがえる。

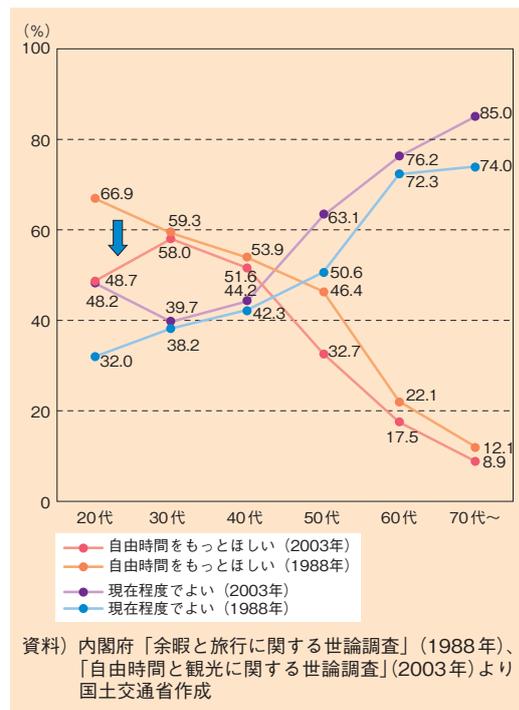
図表47 今後の生活の力点



図表48 将来に対する意識



図表49 自由時間に対する意識



(変化する若者の生活活動)

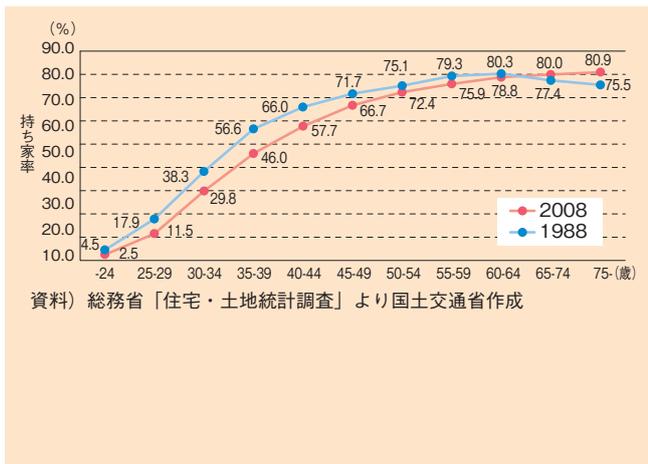
若者の消費活動等の生活活動にも変化がみられる。

図表50は若い世代のモノの保有率の変化をみたものであるが、全般的に保有率が下がっており、モノをもたない傾向がうかがえる。図表51は世代別持ち家率の推移をみたものである。全体の持ち家率はほぼ横ばいであるなか^(注)、30代後半を中心に比較的若い世代で持ち家率が減少していることがわかる。また、図表52は世代別海外への出国率をみたものである。20代の海外旅行は、1990年代中頃までは大きく伸びたが、2000年代は特にこの世代が減少している。前述した意識の変化に加え、晩婚化の進展や伸びない所得、価値観の変化など様々な要因が重なって、若い世代を中心に消費等が変化している様子の一端がうかがえる。

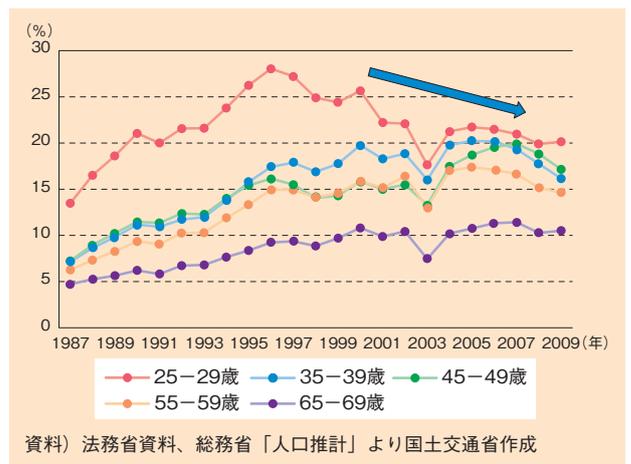
図表50 20代若者のモノの保有率 (2007年と2000年の比較)



図表51 世代別持ち家率の変化



図表52 世代別出国率の推移



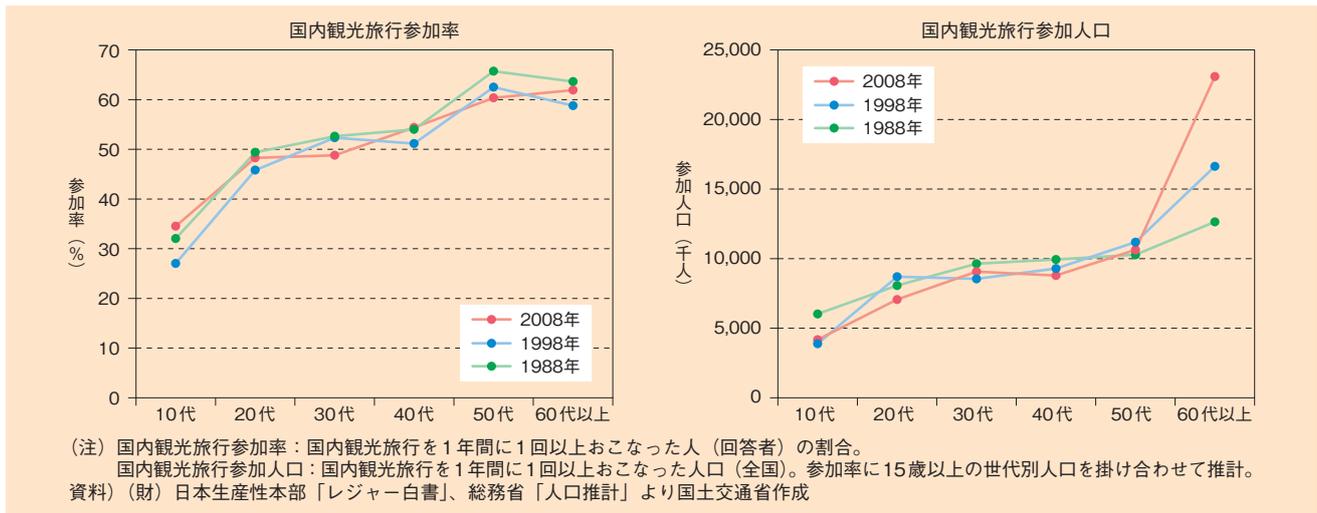
(注) 持ち家率は1988年61.1%、2008年60.9% (総務省「住宅・土地統計調査」より)

(イメージが変わる高齢者)

一方で、高齢者の行動にも変化がみられる。

図表53は世代別の国内観光旅行の参加率と参加人口である。年齢が進むほど参加率は高くなるのは過去からあまりかわらないが、参加人口をみると高齢者で顕著に増加していることがわかる。高齢者が生活を楽しもうとする積極性は変わらず、それが高齢者人口の増加とあいまって参加人口を大きく増加させていると思われる。

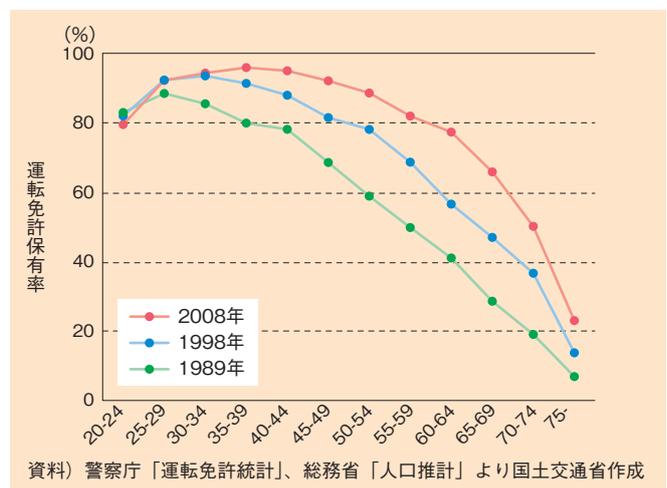
図表53 世代別国内観光旅行の参加率と参加人口



また図表54は、世代別の運転免許保有率である。次に高齢期を迎える50歳代の運転免許保有率は84.9%であり、現在の60歳代の保有率71.9%と比べて高くなっている(注1)。これは、将来の高齢者世代は、現在よりも自分で移動する手段を持ち身動きが軽くなることが推測される。また、情報へのアクセスを考えても、例えばインターネットの利用率は、60~64歳について、2003年の39.0%に対し2008年は63.4%と大幅に高くなっている(注2)。移動の面でも、情報へのアクセスの面でも、高齢者の自由度が増しつつあることになる。

高齢者は、従来のイメージを変えつつあるとともに、その増加により普段の活動で存在感を増していることがわかる。

図表54 世代別運転免許保有率



(注1) なお、運転免許保有者に占める65歳以上の者の割合は、1989年が4.2%であるのに対し、2008年は14.7%と約3.5倍となっている。

(注2) 総務省「通信利用動向調査」(2008年)による。インターネット利用率とは、過去1年間にインターネットを利用したことがある者の割合

3 人と人、人と社会のつながり

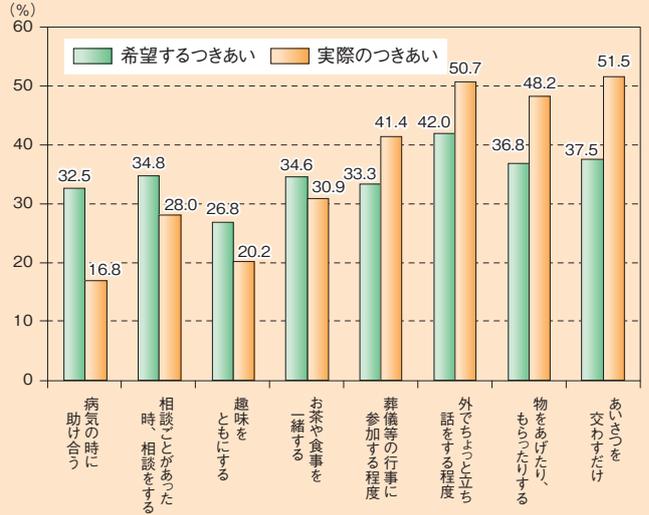
(望むつながり)

生活の基礎単位であり互いに支えあってきた“家族”の構造が変化していることはみだが、それを補うような社会における人と人のつながりが求められる。

図表55は、これから高齢者になる中高年の世代について、希望するつきあいと実際のつきあいを尋ねたものである。外でちょっと立ち話をしたり、ものをやりとりするつきあいは、希望以上にできているのに対し、助け合ったり時間をともにしたりするつきあいは、現実が希望を下回る。身近なコミュニティにおいて困った時に助け合いたいと希望する一方で、現実にはギャップがあることがわかる。

図表55 希望するつきあいと実際のつきあい

問(希望するつきあい) あなたは、これから迎える高齢期において、親戚以外の近所の方との程度の付きあいを望みますか。
 問(実際のつきあい) あなたは親戚以外の近所の方との程度の付きあいをしていますか。



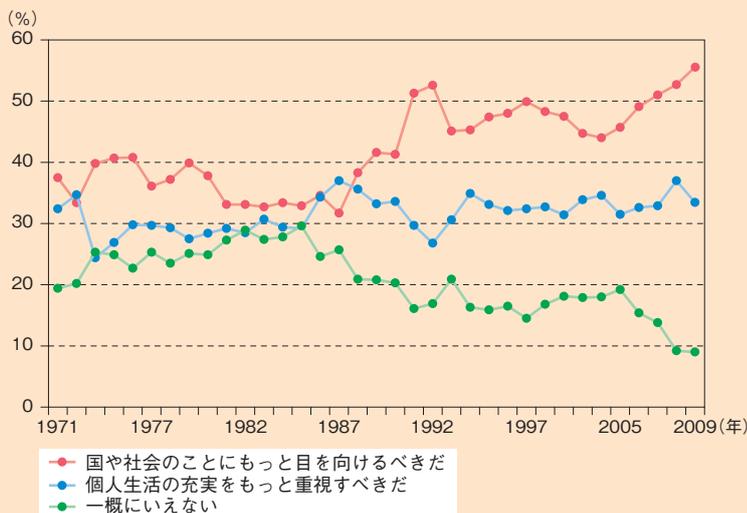
(注) 調査では、55~64歳の男女を調査対象としている。
 資料) 内閣府「中高年者の高齢期への備えに関する調査」(2008年)より国土交通省作成

(つながりの新しい兆し)

人々の社会に対する意識に新しい兆しがみられる。

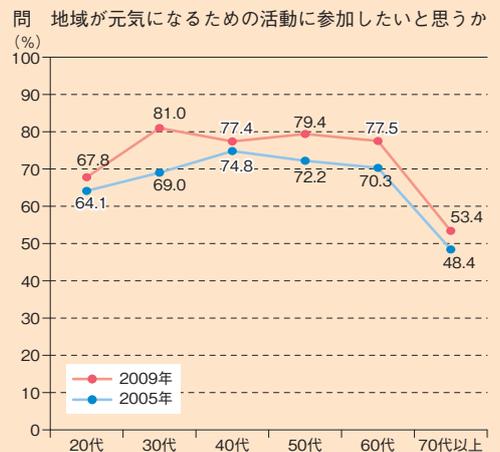
図表56は個人の生活と社会に関する意識についてみたものであるが、これからは国や社会のことにもっと目を向けるべきとの割合が高まっている様子がわかる。また図表57は、地域が元気になるための活動に参加したいかどうかであるが、若い世代も含めその意識は高いとともに、近年さらに高まる傾向にある。さらに図表58は、中心になって活動すべき者について尋ねているが、「住民一人ひとり」が最も多くなっている。社会に目を向け、主体的に地域をよくしていこうとする意識が高まっている。

図表56 社会志向と個人志向



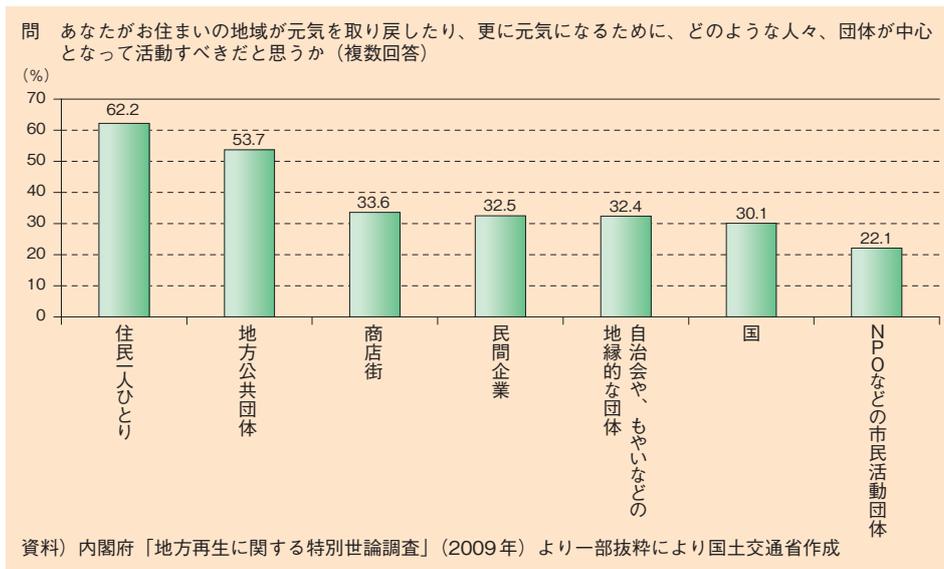
資料) 内閣府「社会意識に関する世論調査」より国土交通省作成

図表57 地域が元気になるための活動への参加



資料) 内閣府「地方再生に関する特別世論調査」(2009年)、「地域再生に関する世論調査」(2005年)より一部抜粋により国土交通省作成

図表58 地域が元気になるために中心となって活動すべき主体



このように、個人の意識や生活をみると、特に若い世代で意識が保守的になるとともに、消費活動が消極的になっている様子が見え始めた。一方で、高齢者はその存在感を高めている。

他方で、家族の構造が変化し人と人とのつながりが重要性を増すなかで、若い世代も含め世代に関係なく社会への参加意識は強まるなど、社会とつながりたいという意欲も高まっている。

第1章まとめ

社会全体で、地域で、また個人のレベルで、人口減少・少子高齢化は様々な影響を及ぼしている。社会経済全体を見渡すと、経済の基調が変化するとともに、人の働き方などが変わってきている。私たちが暮らす地域は、今後人口が減少するとともにますます高齢化が進み、またそこにある装置も変化して、その姿を変えつつある。個人の意識と行動も変化し、内向く若者と元気な高齢者、といった構図が登場している。

あらゆる面で変化は生じ、日本はまさに転換期にある。

このような人口減少・少子高齢化の時代においては、既存のモデルが成り立たない部分も多い。しかも、財政制約は厳しい。これまでのやり方ではないような大きな変革を、日本の社会システムに実現していくことが必要である。その際には、何が必要かを見極めそれに全力であたる“選択と集中”も求められる。

このような取組みは、決して“今後は縮小していく社会を堪え忍んでいく”ということではない。“様々なものを見直す機会”、“新しいアイデアを生み出すチャンス”ととらえるべきである。そしてその際には、地域と個々の生活になにが必要か、官・民すべての主体が知恵をしまり、協働して取り組んでいかなければならない。実際にそのような取組みも始まっている。

国土交通省の調査では、現在の社会に対して“暗い社会”、“活気がない社会”と答える人が非常に多かった。一方で、10年後の社会に対しては、少し様子が異なる。「明るい社会」と「暗い社会」では、

30.4%と29.8%、「活気がある社会」と「活気がない社会」では30.3%と31.8%となるなど、肯定的な見方が増え、否定的な見方とちょうど拮抗する。いわば、現在の社会に対しては大変厳しいが、将来の社会に対しては、肯定的な見方と否定的な見方が相半ばしている状況である。希望がないわけではない、ちょうど分岐点にある。

今後どのような取組みが求められるか、第2章では国土交通分野の様々な分野で具体的にみていく。

第2章

今後の地域・社会において求められるもの

第2章

第1章でみたように、地域・社会では様々な局面で変化が生じている。第2章では、このような変化に的確に対応していく上で今後の地域・社会において求められるものは何か、国土交通分野を中心に考える。

まず、第1節、第2節では、人口減少、少子高齢化という社会の大きな変化の潮流の中で、それに対応していくのか、「人口減少を踏まえた社会の再構築」、「少子高齢化する社会への対応」として、求められるものをみる。さらに第3節では、転換期を迎えている現在、新たなチャンスを見出し成長への原動力を生み、新しい地域・社会を築いていくため、「新たな価値の発見と魅力の創造」として、求められるものをみる。

第1節 人口減少を踏まえた社会の再構築

今後、日本全体で人口が減少していくことが見込まれており、社会の各方面においてその影響が顕在化していくことが予想される。国や地方の財政状況についても、将来的に厳しい状況にある。このような中、将来にわたって活力を保ち持続可能なように、社会を再構築していくことが求められている。

1 生活、経済活動を支える基盤の再編

私たちの日々の生活や企業等の経済活動は、様々なものに支えられている。以下、国土交通分野について、生活、経済活動を支える基盤となる都市や移動を支える公共交通、そして社会資本の面から、求められるものを考える。

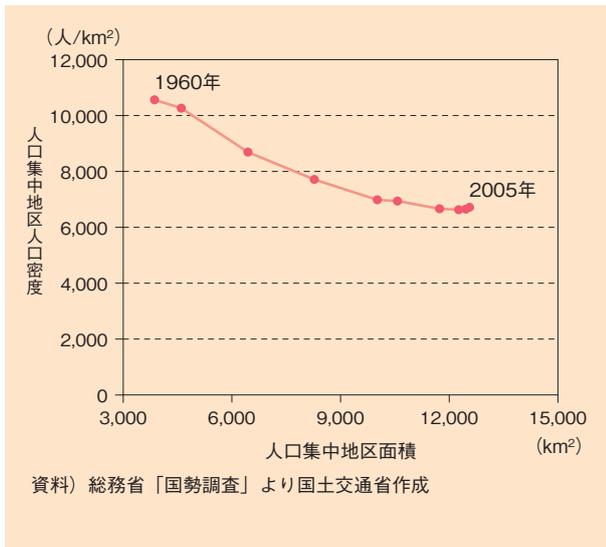
(1) 生活を支える基盤の再編

(都市的地域の拡大が抱える課題)

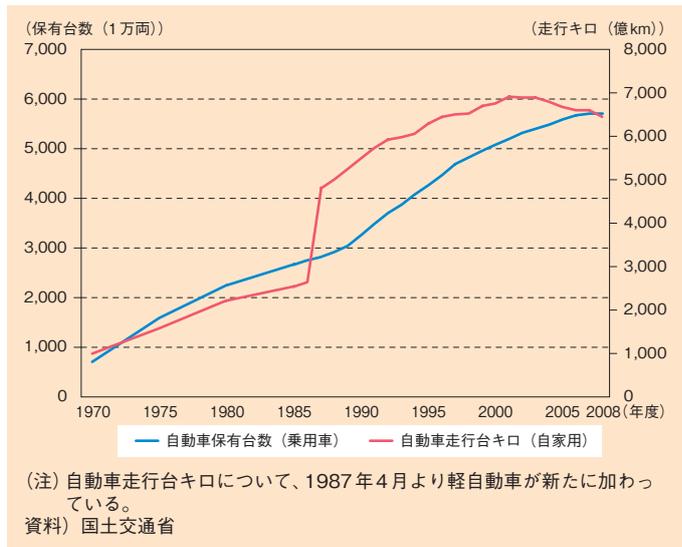
これまで人口が増加していく社会においては、市街地は郊外や農村部等に外延化が進み、都市的地域は拡大する傾向にあった^(注)。モータリゼーションの進展と相まって、都市の周辺部には豊かな自然や手頃な価格で手に入る住宅があるといったことなどから、この傾向は続いてきた。

(注) 人口集中地区 (DID (Densely Inhabitant District) 地区、市区町村の境域内で原則として1 km²に4,000人以上居住する国勢調査の基本単位区が隣接して総計で5,000人以上の人口を有する地区) は、1960年代から80年代にかけて、その面積が約2.6倍に増加するとともに人口密度は3割以上低下するなど、都市的地域は拡大してきたことがうかがえる。

図表59 人口集中地区面積と人口密度の推移

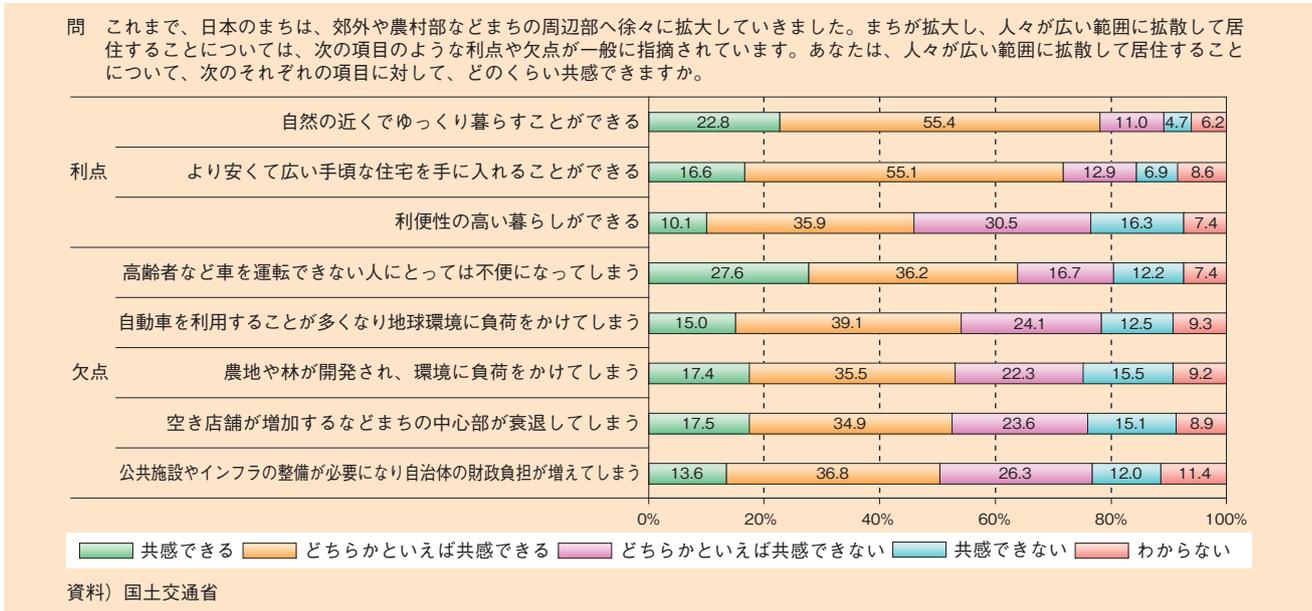


図表60 自動車保有台数、走行台キロの推移



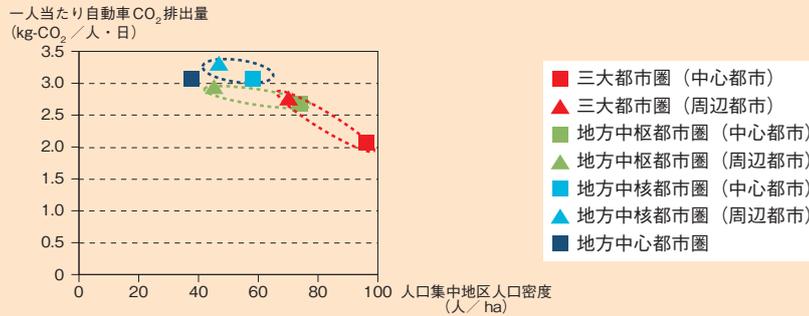
一方で、都市的地域が拡大し人々が拡散して居住することには、様々な懸念もある。自動車を運転できない人にとっては不便であったり、環境への負荷がかかったり、まちの中心部が衰退する一方で新たなインフラ整備が必要になり財政負担が増えたりするなどといった懸念に対して、半数以上の人々が共感していることが国土交通省の調査によりわかった。

図表61 居住地域の拡散に対する人々の考え方



実際に、地球環境への負荷についてみると、人口密度が低い地域の方が、一人当たりの自動車CO₂排出量が多い傾向がうかがえる。

図表62 人口集中地区人口密度と一人当たり自動車CO₂排出量（都市圏別）



(注) 1 都市圏分類は、国土交通省「全国都市交通特性調査」の都市圏分類による。
2 CO₂排出量とは、自動車（バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に係るものは除く）の利用によって排出されるCO₂の推定値（資料）総務省「家計調査」、同「国勢調査」、同「住民基本台帳」、経済産業省「総合エネルギー統計」及び環境省「地球温暖化対策地方公共団体実行計画（区域施策編）策定マニュアル（第1版）」より国土交通省作成

また、都市的地域が拡大し自動車依存度が過度に高まると公共交通の利用者が減少し、サービスの低下やネットワークの減少をもたらすとともに、それが更なる利用者減少を引き起こすといった負の連鎖となるおそれもある。

（生活を支える基盤の再編に向けた取組み）

今後、人口が減少していく社会においても、都市的地域が拡大する傾向が続くと、これらの課題がより深刻化することが懸念される。将来にわたって持続可能なように、生活を支える基盤を再編していくことが求められる。

都市を集約し、人々がある程度集まって住むようになると、公共施設やインフラの新たな整備にかかる負担が軽減されたり、自動車の利用が控えられ環境負荷が軽減されたりする効果が期待される。また、都市の集約化に当たっては公共交通ネットワークの活用を図っていくことも重要である^(注)。

(注) 暮らしに必要な機能の集積や公共交通機関によるアクセスの確保等による、暮らしやすさの向上については、第2章第3節1.（1）参照。

(2) 経済活動を支える基盤の再編

(高齢期に入る社会資本)

これまで我が国で蓄積されてきた社会資本ストックは、私たちの日々の生活を支えるとともに、産業活動の基盤となってきた。これらのストックは、高度経済成長期に集中的に整備されており、今後老朽化は急速に進む。図表63は、50年以上経過する社会資本の割合を示したものであるが、現在（2009年）と20年後を比較すると、例えば、道路橋（約8%→約51%）、水門等河川管理施設（約11%→約51%）、下水道管きよ（約3%→約22%）、港湾岸壁（約5%→約48%）などと急増し、今後、維持管理費・更新費が増大することが見込まれる。

	2009年度	2019年度	2029年度
道路橋	約8%	約25%	約51%
河川管理施設（水門等）	約11%	約25%	約51%
下水道管きよ	約3%	約7%	約22%
港湾岸壁	約5%	約19%	約48%



これまでは、発生する損傷等に対して個別・事後的に対処してきたが、今後、高齢化した社会資本の割合が急速に増えていくことにより、致命的な損傷が発生するリスクは飛躍的に高まることになる。厳しい財政状況の中、施設の状況を定期的に点検・診断し、異常が認められる際には致命的欠陥が発現する前に速やかに対策を講じ、ライフサイクルコストの縮減を図る“予防保全”の考え方に立った戦略的な維持管理・更新が重要になる。

例えば直轄国道における道路橋は、5年に1回の点検を実施し、長寿命化修繕計画に基づく予防保全を実施している。また、地方公共団体においても、計画の策定が4分の1程度の橋梁で進んでいるとともに、計画を策定するための点検を約4割の地方公共団体で実施しているところである^(注)。しかしながら、一部の地方公共団体においては、資金、技術力、人材の不足などが原因で、橋梁の点検等が進んでいないところもある。

図表65は、道路橋も含め各施設の長寿命化・老朽化対策の進捗状況であるが、現時点でいずれも低い状態にあることがわかる。

全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 ^(注1) (2008年度)	約41%
下水道施設の長寿命化計画策定率 ^(注2) (2008年度)	約4%
河川管理施設の長寿命化率 ^(注3) (2008年度)	約15%
港湾施設長寿命化計画策定率 ^(注4) (2008年度)	約13%
老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合 ^(注5) (2008年度)	約51%

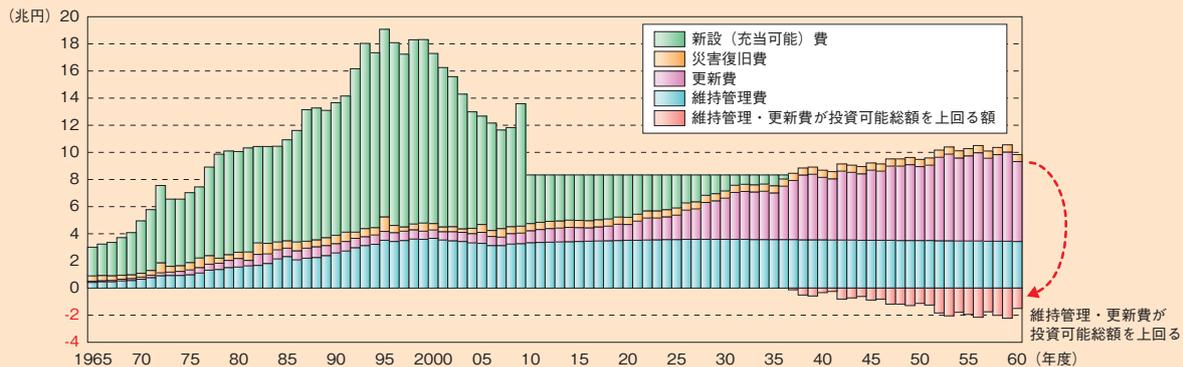
(注) 1 全国の15m以上の道路橋について「長寿命化修繕計画を策定している橋梁箇所数/橋梁箇所数」
 2 「長寿命化計画を策定した自治体数/耐用年数を経過した下水道きよを管理している自治体数」
 3 「長寿命化が図られた施設数/2008~2012年度に耐用年数を迎える河川管理施設数」
 4 「長寿命化計画を策定した施設数/重要港湾以上の主な係留施設数」
 5 1967年以前に設置された施設について「所用の機能が確保されている海岸保全施設の延長/海岸保全施設の延長」

(注) 国土交通省調べ (2009年4月調査)

(戦略的な維持管理・更新)

図表66は、国土交通省所管の社会資本を対象に、過去の投資実績等を基に今後の維持管理・更新費を推計したものである。今後の投資可能総額の伸びが2010年度以降対前年度比±0%で、維持管理・更新に関して今まで通りの対応をした場合は、維持管理・更新費が投資総額に占める割合は2010年度時点で約50%であるが、2037年度時点で投資可能総額を上回る。2011年度から2060年度までの50年間に必要な更新費は約190兆円と推計され、そのうち更新できないストック量が約30兆円と試算される。

図表66 維持管理・更新費の推計（従来通りの維持管理・更新をした場合）

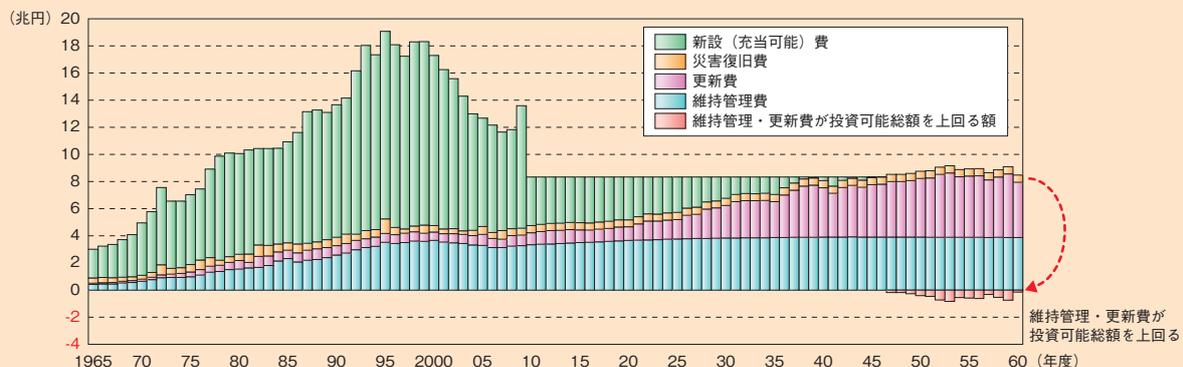


(注) 推計方法について

- 国土交通省所管の8分野（道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸）の直轄・補助・地単事業を対象に、2011年度以降につき次のような設定を行い推計。
 - 更新費は、耐用年数を経過した後、同一機能で更新すると仮定し、当初新設費を基準に更新費の実態を踏まえて設定。耐用年数は、税法上の耐用年数を示す財務省令をもとに、それぞれの施設の更新の実態を踏まえて設定。
 - 維持管理費は、社会資本のストック額との相関に基づき推計。
 - （なお、更新費・維持管理費は、近年のコスト縮減の取組み実績を反映）
 - 災害復旧費は、過去の年平均値を設定。
 - 新設（充当可能）費は、投資可能総額から維持管理費、更新費、災害復旧費を差し引いた額であり、新設需要を示したものではない。
 - 用地費・補償費を含まない。各高速道路会社等の独法等を含まない。
- なお、今後の予算の推移、技術的知見の蓄積等の要因により推計結果は変動しうる。

図表67は、維持管理・更新費について、先進的な取組みを行っている地方公共団体と同じレベルまで他の地方公共団体が早期発見・早期改修の予防保全の取組みを強化したケースを推計したものである。維持管理・更新費が投資可能総額を超えるのは10年伸びて2047年度となっており、更新できないストック量は2060年度までに約6兆円と大幅に減少する。早急に戦略的な維持管理を進め、ライフサイクルコストの縮減や長寿命化を図る必要があることがわかる。

図表67 維持管理・更新費の推計（予防保全の取組みを先進地方公共団体並みに全国に広めた場合）



(注) 推計方法について

- 上記の推計をもとに、社会資本の予防保全に先進的な取組みを行っている地方公共団体等にアンケート等を行い、予防保全を行うことによって変化する社会資本の耐用年数や維持管理費を想定し、先進的な地方公共団体等と同じレベルまで予防保全が導入されると仮定して推計。

今後、国・地方の厳しい財政状況が続き、人口が減少していく社会においても、国民の安全・安心を確保するため、今まで以上の一層のコスト削減を図りつつ、長寿命化計画の策定、予防的な修繕や計画的で必要水準に見合った更新を進めるなど、計画的・効率的な社会資本の維持管理・更新を推進していくことが不可欠である。また、今後の新規投資については、選択と集中の下、今まで以上に真に必要なものを見極めていく必要がある。さらに、厳しい財政事情の中でこのような取組みを効果的・効率的に進めるため、民間の資金、経営能力、技術的能力を活用した仕組みであるPPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）等の手法も積極的に取り入れていくことが必要である。

2 社会を支える担い手の再発見

これまで、社会生活における公共的な役割は、主として国や地方公共団体等の行政が主体となって担ってきた。今後の人口減少や将来的にも厳しい財政状況を踏まえると、社会の基盤整備のあり方だけでなく、社会を支える担い手の観点からも、求められるものを考える必要がある。

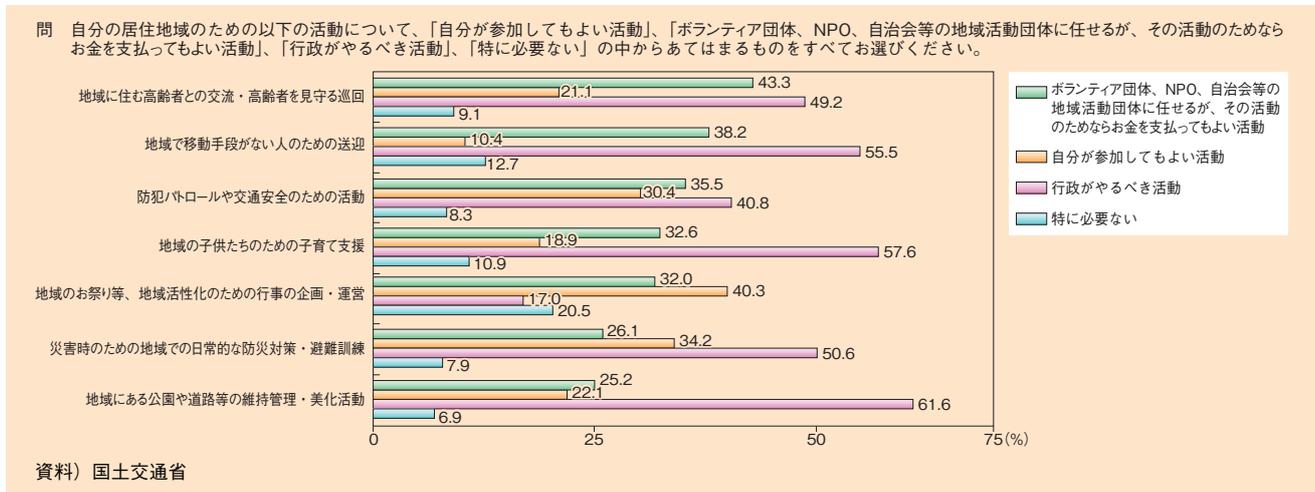
（これまでのスタイルの限界）

国や地方公共団体の財政は厳しい状況にあり、また高齢化等を背景に求められるものも増える中、国民一人ひとりのニーズにきめ細やかに対応していくに当たって、行政だけでそれを担っていくことには限界が予想される。実際に、地域によっては公共交通や福祉などの社会サービスの継続が困難となったり、あるいは従来以上にきめ細かな対応が必要となったりするなど、地域づくりを進める上で様々な課題が生じている。

一方で、人々の社会貢献への意向は近年高まりを見せている^(注)。個人、NPO、企業等の多様な民間主体が、私的な利益にとどまらない公共的な機能を担っていく気運が高まっている。

居住地域のための活動について、国土交通省の調査において人々の参加意向を尋ねたところ、公園や道路等の維持管理等については行政の領域であるとの認識が依然として高いものの、全体としては、ボランティア団体・NPO等の団体に任せるがそのためならお金を支払ってもよいと考えている人々が4人に1人以上いることがわかった。また、地域活性化のための行事の企画・運営には約4割の人々が参加してもよいと考えている。

図表68 居住地域のための活動主体



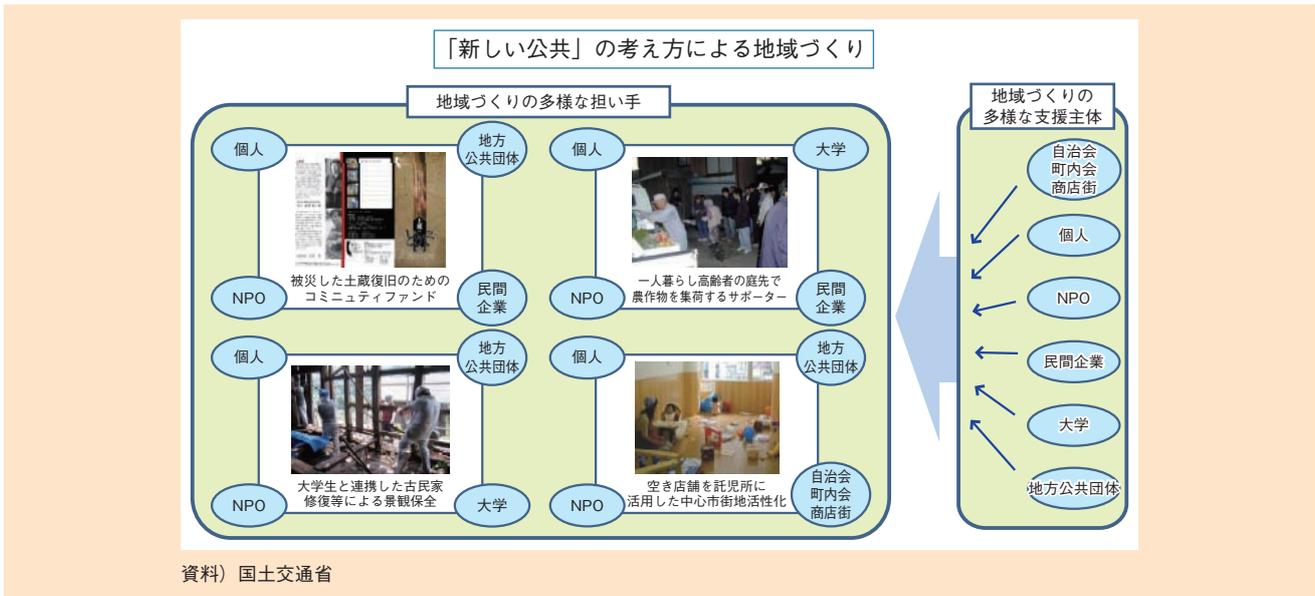
(注) 第1章第3節図表56「社会志向と個人志向」参照。

(多様な担い手の参画)

今後は、多様な担い手が地域の生活を支え活力を維持する機能を果たすことが求められる。防犯・防災対策、子育て支援、高齢者福祉、地域交通の確保、環境保全など、地域における広汎な課題に対応していくことが求められる。

NPO等の民間主体と行政、あるいはNPO等の民間主体同士が相互に有機的に連携して知恵を出し合い協働し、従来の行政が担っていた公共的な領域、公と私の中間的な領域、公共的価値を含む私の領域にまで活動を拡げていくことが期待される。

図表69 多様な担い手の形



図表70 活動領域の例

<p>従来の私の領域で 公共的価値を含む活動</p>	<p>公と私の中間的な領域を 新たに担う活動</p>	<p>従来の公の領域で 民間が主体的に担う活動</p>
<p>空き店舗を託児所に活用した中心市街地活性化 (高知市)</p>	<p>NPO等による過疎地有償運送 (長野県中川村)</p>	<p>市民との協働による河川敷の清掃活動 (熊本県白川)</p>
<p>資料) 国土交通省</p>		

また、民間企業が本業のみを行うのではなく、その技術を活かして地域のニーズに応じた社会サービスを提供することも考えられる。地域の民間事業者、例えば重機を扱える建設業者が耕作放棄された棚田の管理等を行うなど、持っている能力を活かして地域の活力維持に対応している動きもある。

行政だけでなく多様な民間主体が地域づくりの担い手となって、その協働によって地域のニーズに応じた社会サービスの提供等を行うことは、人口が減少する社会において欠かせない視点である。このような取組みにより、社会的コストが軽減されたり、地域経済が活性化されたりするなど、多面的な効果が期待される。

第2節 少子高齢化する社会への対応

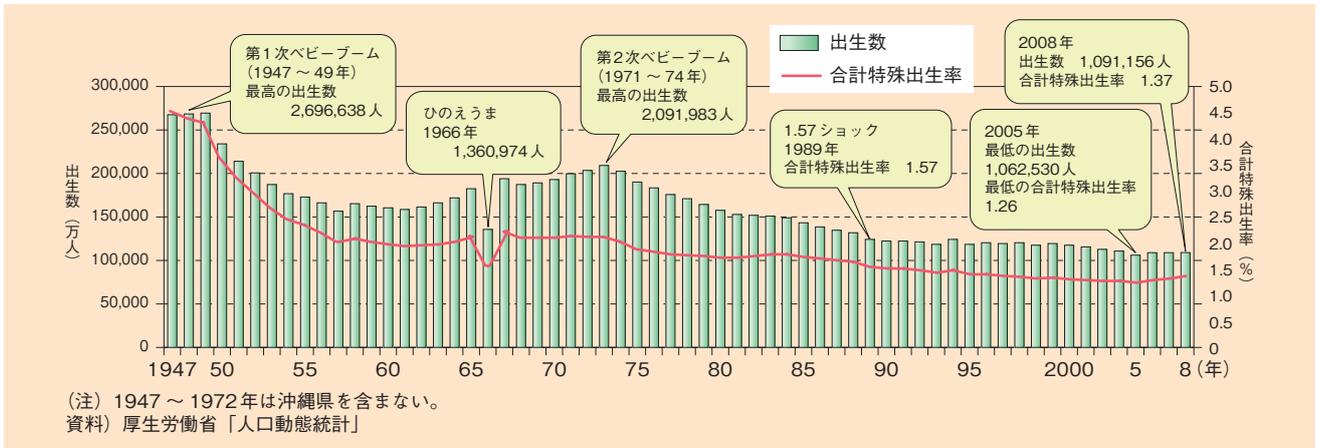
今後、人口減少とともに少子高齢化も急速に進む。このような社会において、安心してより豊かに子育てをしたり高齢期を過ごしたりしていくために、地域・社会に求められるものを考える。

1 子育て・高齢期を安心してより豊かに過ごすために

(1) 子育てニーズに応える環境整備

ここでは、少子化が進展している中で、子育てを行う人々の視点から、地域・社会における子育て環境の状況や今後求められるものを考える。

図表71 出生数と合計特殊出生率の推移



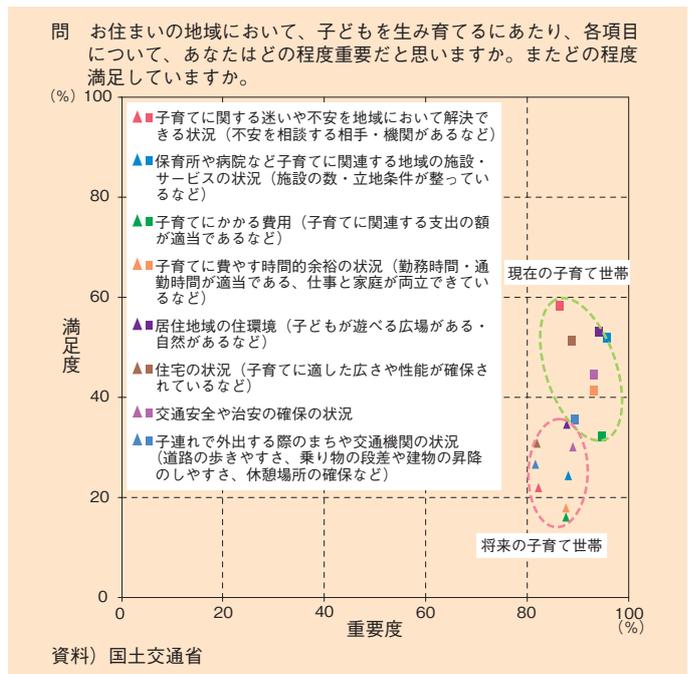
① 子育て環境に関するニーズの高さ

国土交通省の調査では、子育て環境に関するニーズの高さが改めて確認された。

現在の子育て世帯と将来の子育て世帯^(注)に、地域の子育て環境の重要性を尋ねたところ、子育ての相談体制等ソフト面のみならず、まちの子どもを連れての歩きやすさなどハード面についても、それぞれ8割以上の人々が重要であると答えている。他方で、これらの子育て環境が地域に整っているとの認識は6割未満となっている。さらに詳細にみると、将来の子育て世帯の方が、現在の子育て世帯より、子育て環境への満足度が低くなっている。

子育て支援の観点のみならず、将来の子育て世帯の不安要素を軽減するといった少子化対策という観点でも、地域の子育て環境を整えていくことが求められる。

図表72 地域の子育て環境に関するニーズ (重要度と満足度の分布)



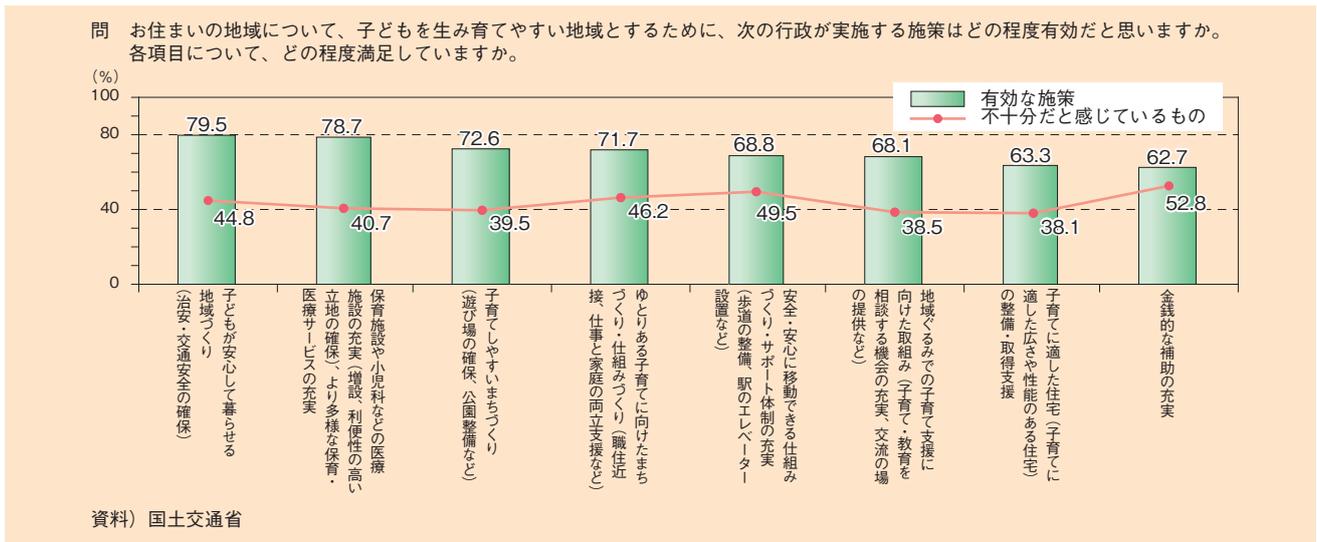
(注) ここで、「現在の子育て世帯」とは、国土交通省の調査において未就学児(0歳から7歳未満)をもつと答えた人々であり、「将来の子育て世帯」とは、子どもの誕生の予定がある、または、子どもをいつかもちたいと答えた人々である。

②子育てニーズに応える環境整備

国土交通省の調査では、子育て環境をより整えるための行政の各施策に6割から8割程度の人々が期待を寄せていることがわかった。

特に、子どもが安心して暮らせる地域づくり、保育所など子育てに必要な施設・サービスの充実、子育てしやすいまちづくり・仕組みづくりといった分野については、7割超の人々が行政の施策が有効であると答えている。

図表73 地域の子育て環境を整えるために実施する行政の施策の有効度

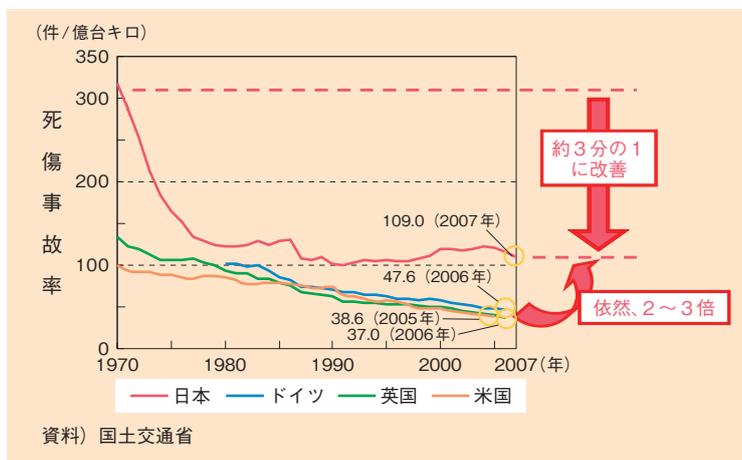


以下、地域における子育て環境について、特に、行政へ高い期待が寄せられている分野を中心に、みてみる。

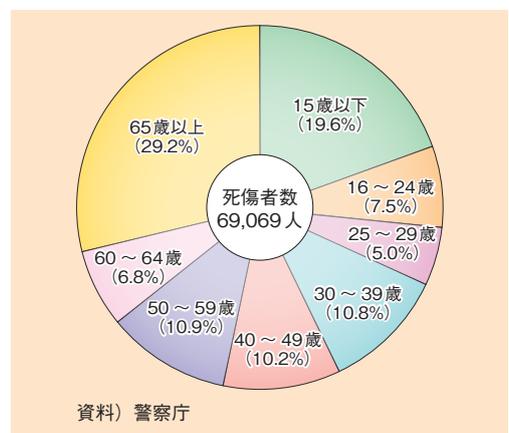
(子どもが安心して暮らせる地域づくり)

図表74は、交通事故の死傷事故率について国際比較したものである。我が国における交通事故の死傷事故率は、減少傾向にあるものの依然として諸外国より高い。図表75は、年齢層別に歩行中の死傷者数をみたものである。全体の約2割が15歳以下であり、子どもは、歩行中に交通事故に巻き込まれ死傷する数が、高齢者に次いで他の年齢層より多くなっている^(注)。

図表74 交通事故 (死傷事故率) の推移 (国別)



図表75 歩行中の年齢層別死者及び負傷者数 (2009年)

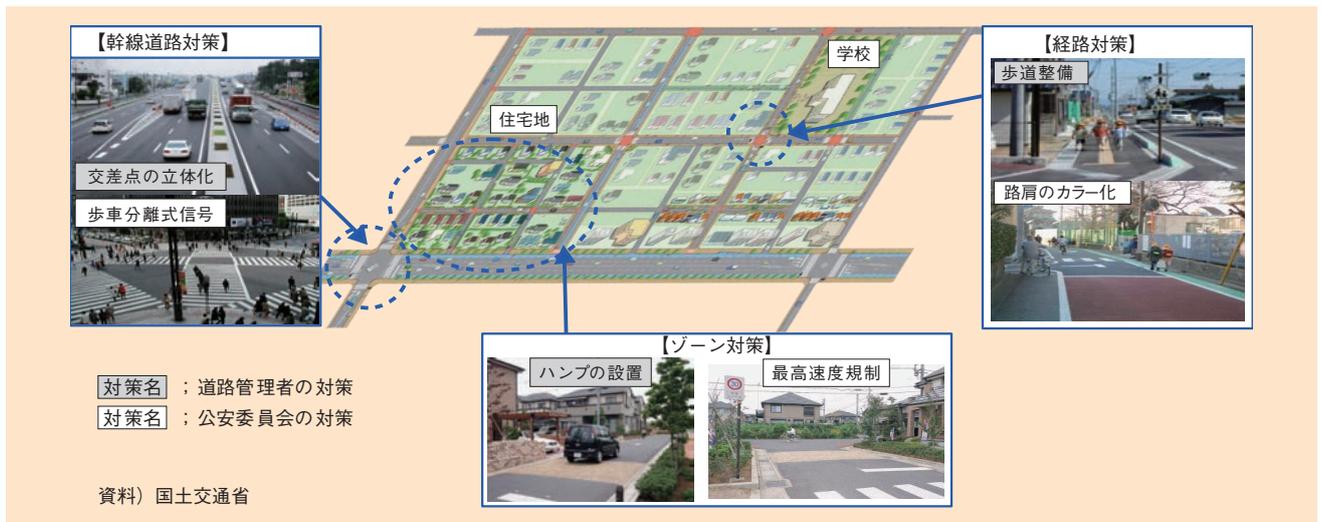


(注) 人口1,000人当たりの歩行中の死傷者数を年齢層別にみると、65歳以上は0.76人、15歳以下は0.74人であり、他の年齢層より高くなっている。

子育て世帯にとっては、日常利用する道路における交通安全対策や防犯対策について、交通規制や防犯パトロールなどソフト面の対策のみならず、交通安全施設や防犯設備の整備などハード面の対策が大切である^(注)。

交通安全対策として、特に子どもが多く通ると考えられる通学路等において重点的に歩道の整備に取り組むとともに、歩道と車道を容易に見分けられるよう歩道のカラー舗装にも取り組むことが重要である。広域的な観点からは、住宅地内においてハンプの設置・速度規制等により車両の速度を制限したり通過交通が流入しないよう誘導したりするなど、生活道路を面的な空間ととらえ、対策を進めることが大切である。

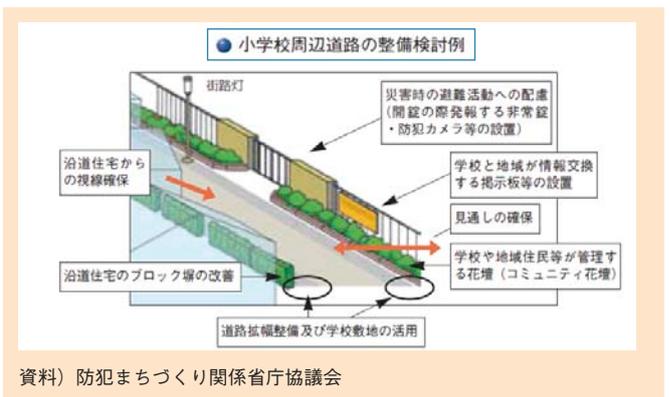
図表76 安心して歩行できる空間の整備



防犯対策として、人の目を確保する地域づくりも有効である。

道路、公園等の植栽等について周囲からの見通しを確保するよう配慮したり、学校、駐車場等の外周の柵等を見通しのよいものにするなど、犯罪を未然に防ぐよう取り組むことが大切である。また、住宅地における通過交通の抑制は、交通安全のみならず、不審者が流入しにくくなるほか、住民の屋外活動が活発になる環境が整うなど治安面でも有効であると考えられる。

図表77 防犯対策としての地域づくり（小学校周辺道路の整備検討例）



今後とも、子どもが安心して暮らせる地域づくりが求められる。

(注) 子育て世帯の安全・安心に対する満足度を高める上で、交通安全対策や防犯対策は重要な要素であること、また、交通安全施設や防犯設備の整備などハード面の対策がより有効であるといった検証がある（国土交通政策研究所「子育てに適した居住環境に関する研究」）。

(子育てしやすいまちづくり)

子育てのしやすいまちづくりとして、子どもの遊び場が必要である。

遊び場の確保に当たっては、身近な都市公園の整備を推進するとともに、老朽化した遊具等の点検・修繕など安全性の維持・確保も必要である。水辺空間は、川辺の生物や草木といった自然に親しみながら子どもが遊べる場であり、安全性を備えた親水空間を確保することも求められる。

図表78 子どもが親しむことのできる水辺空間



(注) 「水辺の楽校プロジェクト」では、水辺における環境学習や自然体験活動を進めるに当たって河川の整備が必要な場合に、自然の状態を極力残しながら瀬や淵、せせらぎ、ワンド等の自然環境を保全・復元するとともに、子どもたちが安全に自然に出会えるよう河岸等へのアクセス性の改善等を行っている。2009年度末現在、全国で279箇所が登録されており、各地域の特色を活かした様々な取組みが展開されている。

資料) 国土交通省

子どもを連れて外出しやすいまちづくりを進めることも重要である。

特に乳幼児は、外出中にケアが必要となる場面もあり(注1)、これに配慮した環境づくりが求められる。例えば、まちなかや駅ナカ・周辺など子育て世帯が頻繁に出向くところに、公共施設や商業施設など地域の既存施設を活用して子育てしやすい空間づくりを行うなどの取組みが大切である(注2)。

図表79 子育て支援拠点を創出するまちづくり(江東区における例)



・江東区では、「授乳・オムツ替えの場所を提供でき、男女の区別なく無料で利用できること」を満たす空間を「赤ちゃんの駅」として登録。
 ・シンボルマークにて周知を図るとともに携帯のサイトから検索できる取組みを実施。保育園、公共施設、商業施設等で131カ所(2010.2月現在)が登録。

携帯のサイトから、例えば、「亀戸駅周辺地区」で検索をすると、駅から500m以内で6件の情報が検索される。



亀戸駅構内



通常は女性トイレ内のパウダースペース、オムツ替えシートと椅子・簡易なカーテンを利用することで授乳スペースとしても活用できる。

3. 薬局内



遊ぶスペースと授乳室



6. 保育園



授乳のための低めのお湯の温度設定の給湯施設

保育園などではインターホンで「授乳(オムツ替え)です。」と伝えれば利用できる

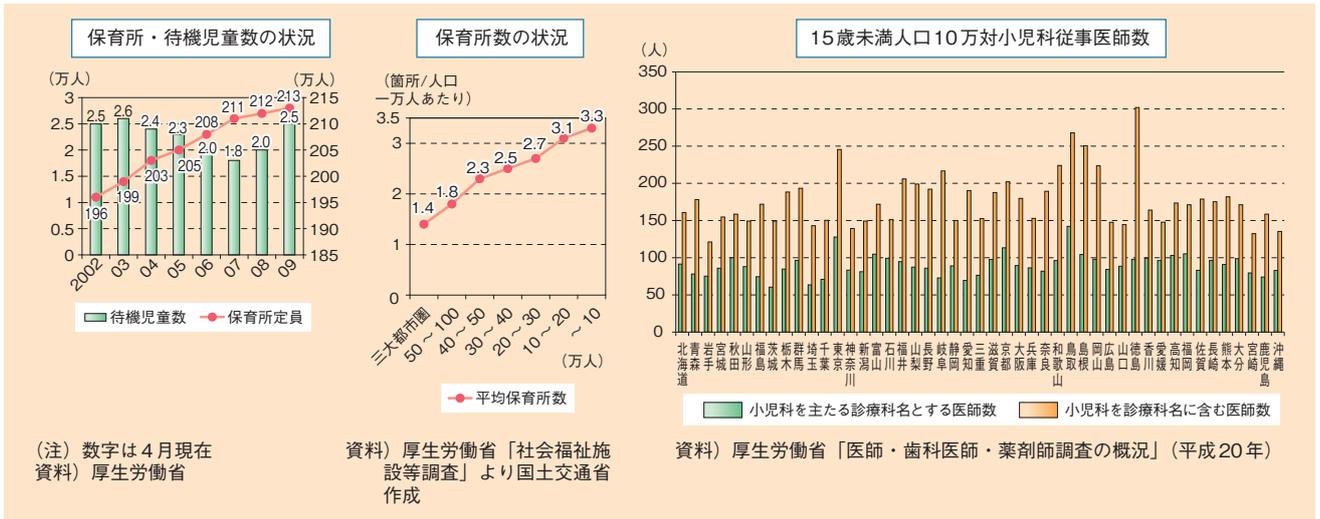
(注1) 乳幼児は、移動においてベビーカーが必要であったり、食事については授乳施設や給湯施設が必要になったりするなど、まちづくりの観点でのニーズがある。なお、ベビーカーでの外出しやすいまちづくりとして、バリアフリー化の状況については、第2章第2節図表87「バリアフリー化の状況」参照。

(注2) 国土交通省「安心して子育てができる環境整備のあり方に関する調査研究」(平成22年)。

(子育てに必要な施設の立地、アクセスの確保)

図表80は、子育てに必要な施設についてみたものである。保育所定員は近年着実に伸びているものの、待機児童数は依然として25万人程度となっている。人口当たりの保育所数は人口規模が大きくなるほど少なく、待機児童率は三大都市圏において高くなっている^(注1)。小児科医療サービスについても、地域によって差異があることがうかがえる。

図表80 子育てに必要な施設の状況



これらの施設については、量的拡大のみならず立地やアクセスもみる必要がある。

自宅から最寄りの保育所への距離は、地方圏において三大都市圏より長くなっており、三大都市圏においてもその距離が500m未満である世帯は4割程度となっている^(注2)。

図表81 最寄りの保育所までの距離別世帯比率



また、子どもを預かる施設や病院への“通いやすさ”は、子育て世帯の住環境を向上させる上で大切である^(注3)。保育所や病院など子育てに必要な施設については、その量的拡大やサービスの充実のみならず、子育てをする人々が利用しやすい立地やアクセスの確保を図ることが重要である。利用する人々にとっては、自宅と職場の往復といった日々の生活における動線に子育てに必要な施設があることが望ましい^(注4)。近年、駅ビルに保育所や病院を設ける鉄道事業者や、社内保育所を設ける企業等が増えつつあるが、子育て世帯の共働き率が増えるなか、今後とも子育てに必要な施設の利便性の高い立地の確保について十分配慮していくことが必要である。

(注1) 第1章第2節図表40「都道府県別生活の諸条件」参照。

(注2) 子どもを預かる施設までの距離については、自宅から5分であることの効用が高く、その距離が10分、15分となると効用が大きく落ち込むといった検証がある(国土交通政策研究所「子育てに適した居住環境に関する研究」)。

(注3) 住環境の各要素のうち、保育、教育、医療に関する住環境の総合的な満足度を高める効果があるものとして、「子どもがかかりつけの病院または診療所の通いやすさ」、「子どもを預かる施設の通いやすさ」は、「保育園などの子どもを預かるサービス・制度」より効果の大きいといった検証がある(国土交通政策研究所「子育てに適した居住環境に関する研究」)。

(注4) 例えば、東京都における認証保育所(計493箇所、2010年3月現在)の最寄り駅からの距離は、駅から徒歩3分以下は35.7%、3分~5分以下は36.9%、5分~10分以下は16.6%、10分~15分以下は7.3%、15分~は3.4%となっている(東京都資料)。

(子育てしやすい仕組みづくり)

子育てのための時間的ゆとりの確保に向けた取組みも大切である。

1日当たりの労働時間・通勤時間が長いほど、家族と過ごす時間は少なくなる傾向にある^(注1)。時差通勤や職住近接、テレワーク等の促進により、通勤時間など仕事に関連する時間を軽減したり、より柔軟な働き方を可能としたりする環境を整えることも重要である。また、輸送機関における通勤混雑率は改善されてきているものの、特に大都市部において依然として高い状況にあり^(注2)、子どもを連れての通勤等に対応する観点からも更なる混雑率緩和の取組みが期待される。

(2) 高齢期ニーズに応える環境整備

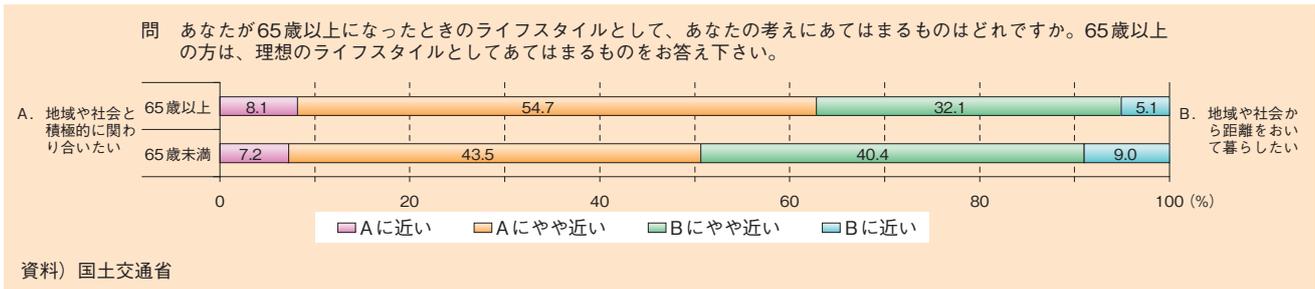
序章・第1章でみたように、我が国では高齢化が急速に進展している。ここでは、私たち一人ひとりの立場から65歳以上の高齢者として過ごすことに焦点を当て、今後求められるものを考える。

① 外出意向と取り巻く環境

(65歳からの暮らしぶり)

国土交通省の調査において、65歳からの暮らし方について考え方を尋ねたところ、現在65歳未満の人々より65歳以上である高齢者の方が、地域や社会と積極的に関わりたいと考えている人が多かった。

図表82 65歳以上になったときの地域や社会との関わり合いに対する考え方

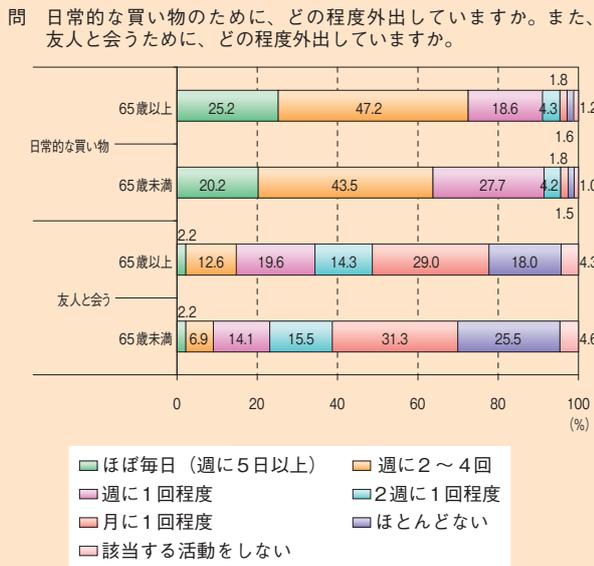


また、現在の日々の暮らしぶりについて、買い物や友人と会うための外出頻度を尋ねたところ、現在65歳未満の人々より高齢者の方が、頻度が高くなっている。さらに、自由時間の過ごし方を尋ねたところ、65歳未満の人々は平日に比べて休日に旅行したり日帰りで遠出したりしている一方で、高齢者は平日も休日も大差なく旅行したり日帰りで遠出したりしていることがわかる。

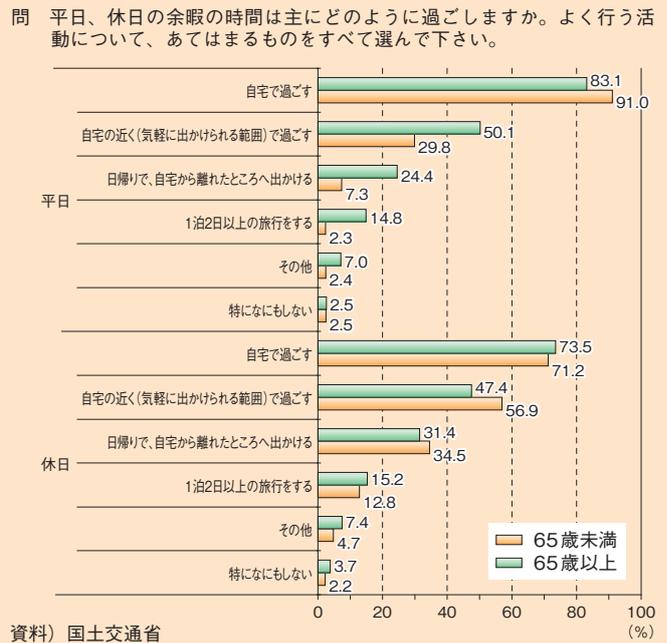
(注1) 総務省「社会生活基本調査」特別集計によると、例えば労働時間と通勤時間の合計時間が8時間から10時間未満である男性雇用者について、家族と過ごす時間が2時間未満である割合は約25%である一方、合計時間が14時間以上では約55%となっている(内閣府「国民生活白書」(平成19年))。

(注2) 混雑率は、最混雑時間帯1時間の平均であり、首都圏は171%、中京圏は146%、近畿圏は133%となっている(2007年、「大都市交通センサス」)。ここで、首都圏、中京圏、近畿圏とは、東京駅、名古屋駅、大阪駅までの鉄道所要時間が2時間以内(中京圏は1時間30分)の地域であり、かつ、首都圏は東京都23区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市への通勤・通学者比率が3%以上かつ500人以上を満たすような市町村(これらの行政区と連担する行政区を含む。)である。なお、混雑率180%は、折りたたむなど無理をしなければ新聞を読めない状況で、150%は、拡げて新聞が読める状況である。

図表83 年齢別外出頻度



図表84 年齢別平日と休日の余暇の過ごし方



国土交通省の調査では、65歳以上の人々が暮らしやすい地域とするために行政が実施する施策として、特に「外出しやすいまちづくり」、「公共交通の確保・サービスの充実」について有効であると考えていることがわかった。

図表85 65歳以上の人々が暮らしやすい地域とするために行政が実施する施策の有効度



65歳からの暮らしぶりについては、外出を支える環境づくりに対する行政への期待がうかがえる。高齢者の外出を取り巻く環境は、現在、地域・社会においてどの程度整っているのか、以下みる。

(外出しやすいまちづくり)

安全で快適に外出できる生活環境は、暮らしの根幹である。特に高齢者にとっては、自宅を一步出でから目的地で用事を済ませ、再び自宅に戻るまでの間、階段等があると負担になったり、少々の段差も転倒への不安要素になったりすることが考えられる。誰もが安心して社会参加ができ快適に暮らせるような環境を整えるため、外出しやすいまちづくりの更なる推進が必要である。まちなかを安心して通行できるように、幅の広い歩道の整備や歩道の段差、勾配の改善を行ったり、ベンチ等を設置し休憩できるようにしたり、駅やバスターミナルなど旅客施設にエレベーターを設置するなどの対応が求められる。バリアフリー化の進捗状況については、歩道の段差解消、旅客施設における取組み^(注)、建築物のバリアフリー化等、着実に整備されつつある。他方で、例えばノンステップバスの導入率は、三大都市圏に比べて地方圏は低い状況が続いているなど、地域差がある状況にある。

誰もが安心して社会参加ができ快適に暮らせるような取組みが今後とも求められる。

図表86 外出しやすいまちづくり



図表87 バリアフリー化の状況



(注) 1 道路：1日当たりの平均利用者数が5000人以上の旅客施設周辺等における主な道路のうち、バリアフリー化されたものの割合
 2 建築物：床面積2000平方メートルの特定建築物の総ストック数のうち、バリアフリー化された建築物の割合
 3 旅客施設：鉄軌道駅・バスターミナル・旅客船ターミナル・航空旅客ターミナルで1日当たりの平均利用者数が5000人以上のものうち、段差が解消されたものの割合
 資料) 国土交通省

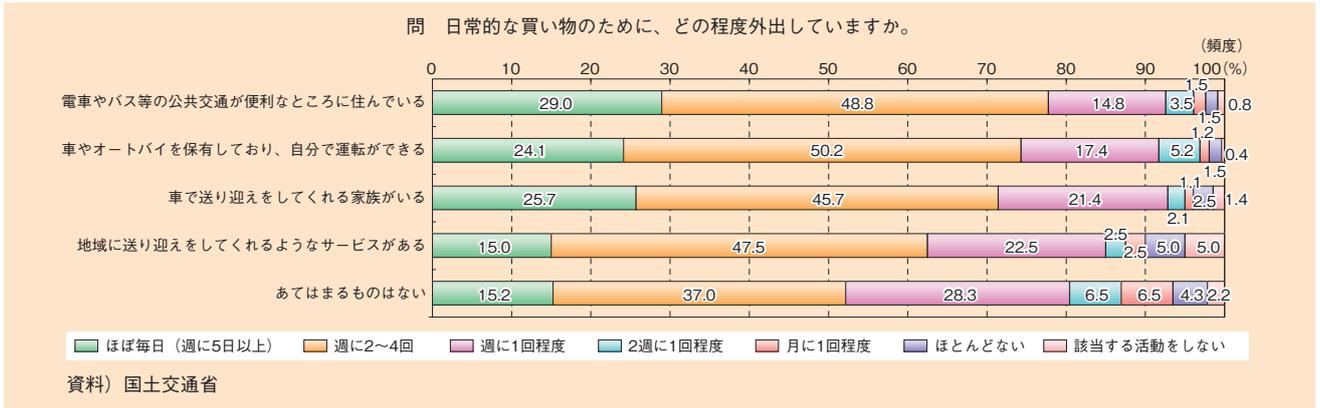
(注) 駅のバリアフリー化により、子育て世代・高齢者の2割近くが駅周辺の商店街で買い物の機会が増えていること、また、駅の乗降客数(定期外)が4~7%増加するといった効果が検証されている事例もみられる(国土交通政策研究所「三世代共生ユニバーサル社会の構築に向けた調査研究」)。

(地域の足の確保)

高齢者が外出するに当たっては、その手段をどう確保するかも課題となる。積極的な外出意向があっても、地域の公共交通機関の状況などおかれた環境により外出の可否が制限されることは望ましくない。

国土交通省の調査において、高齢者の移動を取り巻く環境と外出の頻度の関係を見たとところ、両者は関連性があることがうかがえた。公共交通が便利なところに住んでいる高齢者の方が、多頻度にて日常的な買い物のために外出している。

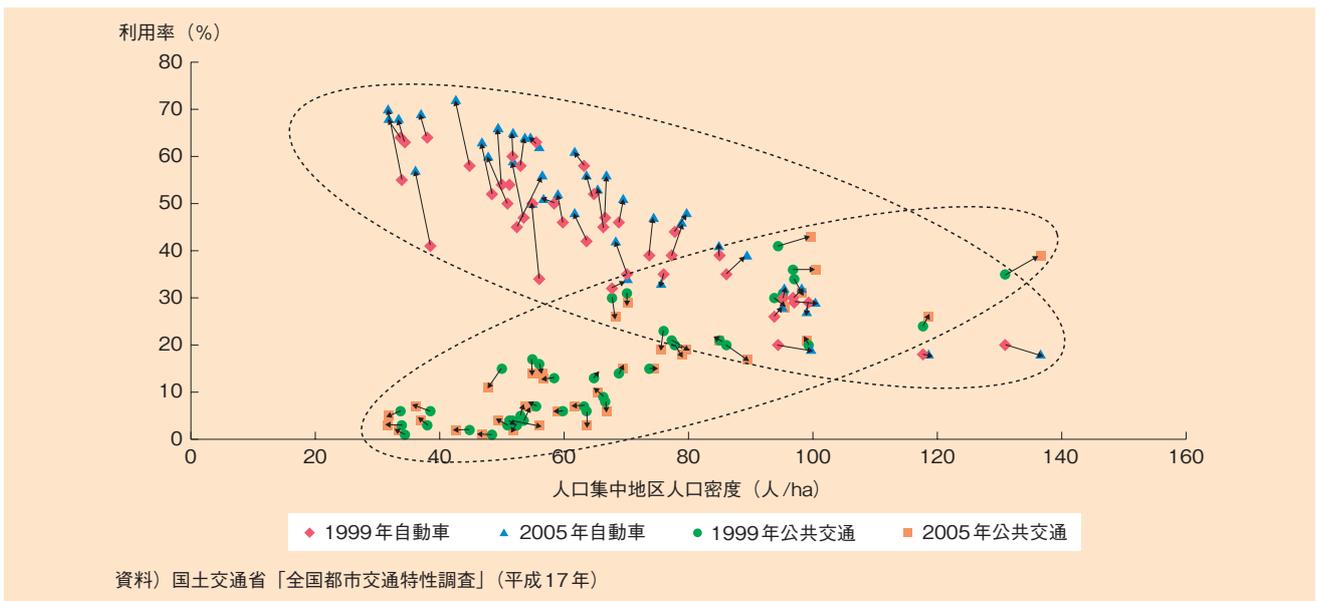
図表88 高齢者の移動を取り巻く環境と外出頻度



一方で、公共交通の利用率には地域差がある。

図表89は、人々の主な移動手段の利用状況をみたものであるが、人口密度が低い地域において、公共交通の利用率が低い水準にあるとともに、自動車の利用率は近年高まっている。また、特に地方圏において、移動を取り巻く環境として公共交通の利便性が確保されていない状況がうかがえる^(注)。

図表89 公共交通の利用率と自動車の利用率



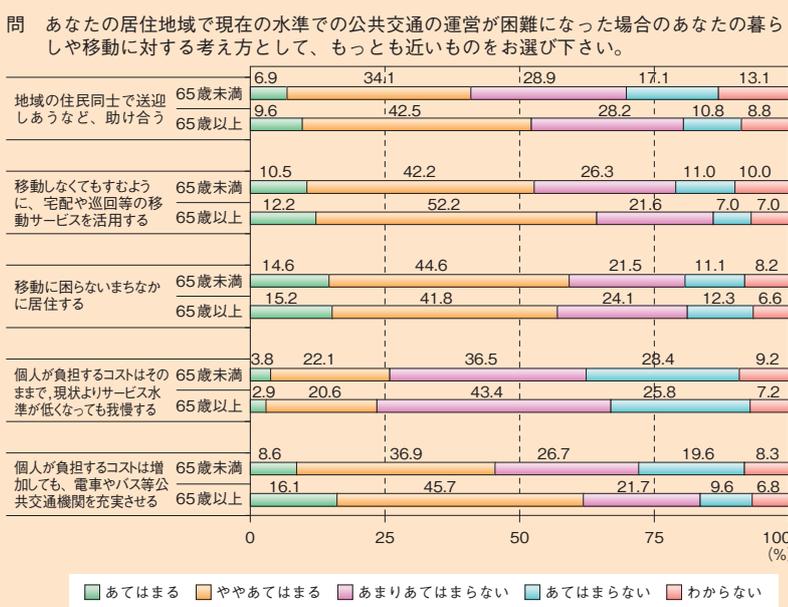
(注) 国土交通省の調査において、移動をとりまく環境について尋ねたところ、「電車やバス等の公共交通が便利なところに住んでいる」と答えた人は、三大都市圏で71.7%、地方圏で39.9%となっており、「車やオートバイを保有しており、自分で運転ができる」と答えた人は、三大都市圏で54.4%、地方圏で70.9%となっている。

今後、自動車に過度に依存する傾向が続くと、高齢化が進展する中、自動車を利用できなくなった場合に外出できないといった懸念も生じる。誰もが安心して暮らすことができるよう、地域における移動手段の確保に向けた取組みが求められる。

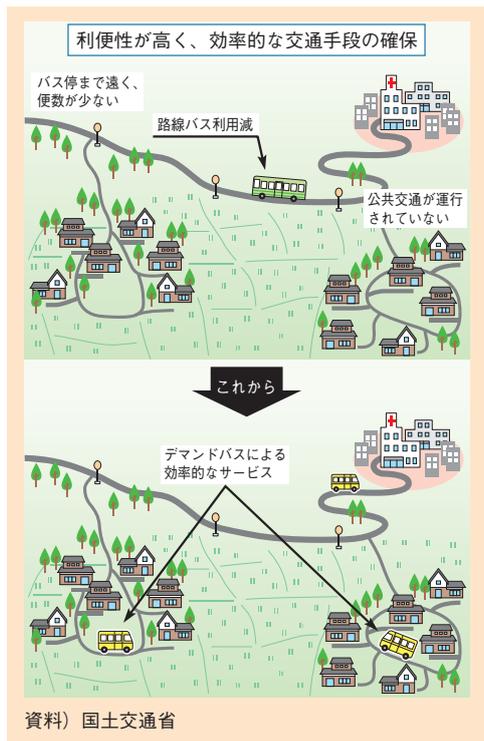
国土交通省の調査において、移動等に対する人々の考え方を尋ねたところ、「個人が負担するコストは増加しても電車やバス等公共交通機関を充実させる」との考え方が、「個人が負担するコストはそのままでも現状よりサービス水準が低くなっても我慢する」との考え方を上回った。この傾向は、特に高齢者において強い。公共交通の再生が求められる^(注)。また、地域の足を確保する観点では、最近では、デマンド交通も普及しつつあるが、これは自宅と目的地を柔軟かつニーズに沿った時間設定でつなぐものであり、地域特性や人々の需要にきめ細やかに対応することが期待される。さらに、地域の住民同士で送迎し合うことも方策の一つである。自動車への依存度が高い地域において、自動車が利用できなかったり、送り迎えをしてくれる家族がいなかったりする人々に対して、助け合いの視点により地域全体で人々の移動を支えていく観点も重要である。

他方で、移動に困らないまちなかに居住したり、宅配等のサービスを利用したりすることも考えられ、総合的な取組みが必要である。

図表90 暮らしや移動に対する考え方



図表91 デマンド交通



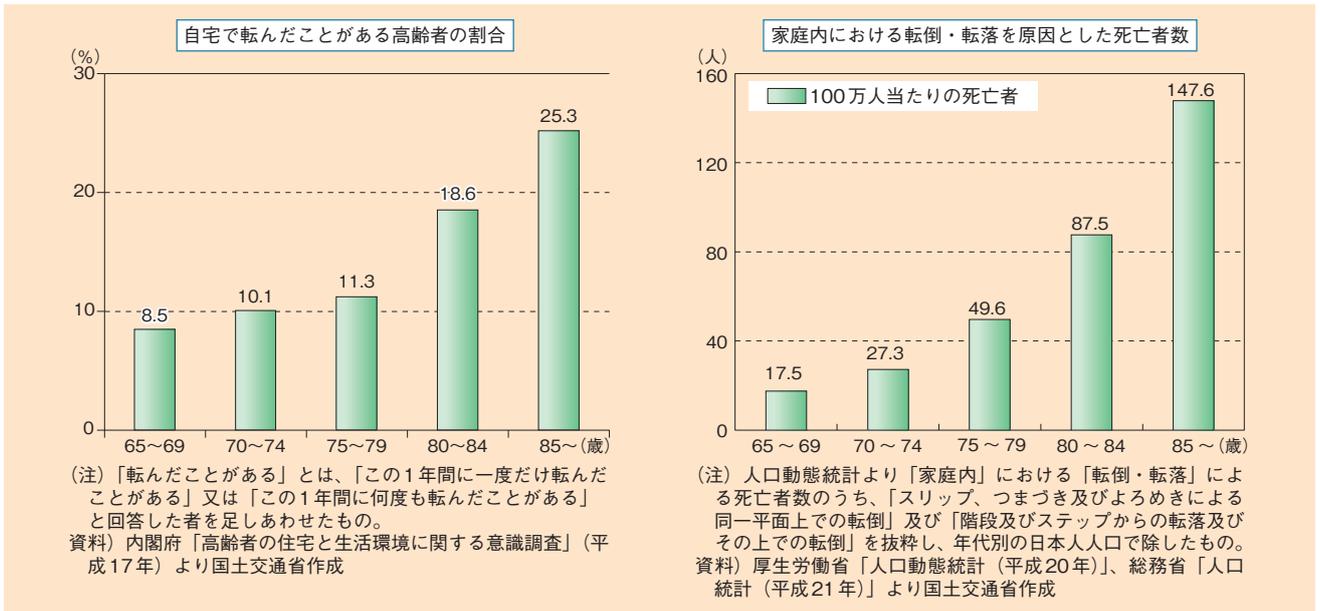
(注) 国土交通省が2008年11月に実施した調査によると、公共交通が整備されていることについての重要度は、公共交通の利用頻度にかかわらず高くなっており、公共交通サービスの確保がセーフティーネットとして位置づけられ、安心感の醸成につながっていることがうかがわれる。

②安全に暮らせる住まいの重要性
(65歳からの生活における危険)

前述の通り、65歳以上でも積極的な外出意向があるなど“元気な高齢者像”がうかがえたが、一方で、高齢期は一括りに捉えることはできない。

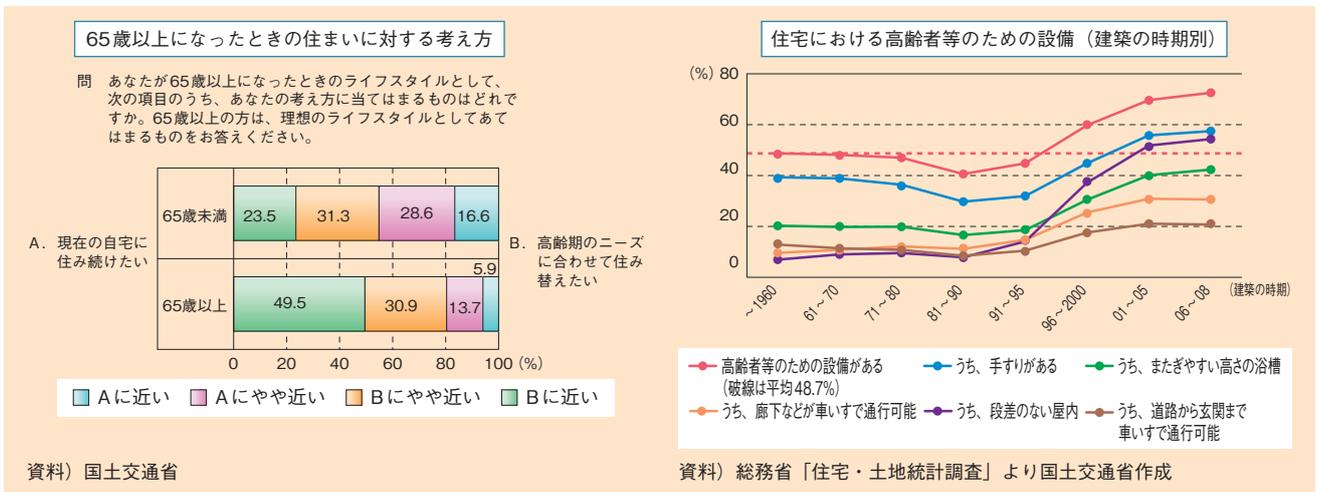
例えば、自宅で転倒したことがある高齢者は、65歳以上69歳以下では約9%であるが、85歳以上では4人に1人にまで増加している。さらに、家庭内における転倒・転落を原因とした死亡事故についても、65歳以上69歳以下と、75歳以上79歳以下では、2倍以上もの差がある。住み慣れた我が家にも、歳を重ねるにつれて危険な要素がでてくることがうかがえる。

図表92 住まいの危険



また、国土交通省の調査において、65歳からの暮らし方について考え方を尋ねたところ、現在65歳以上である高齢者は自宅に住み続けたいとの意向が強いことがわかった。一方で、住宅における高齢者のための設備については、築年数の古い家では半分も整っていない。

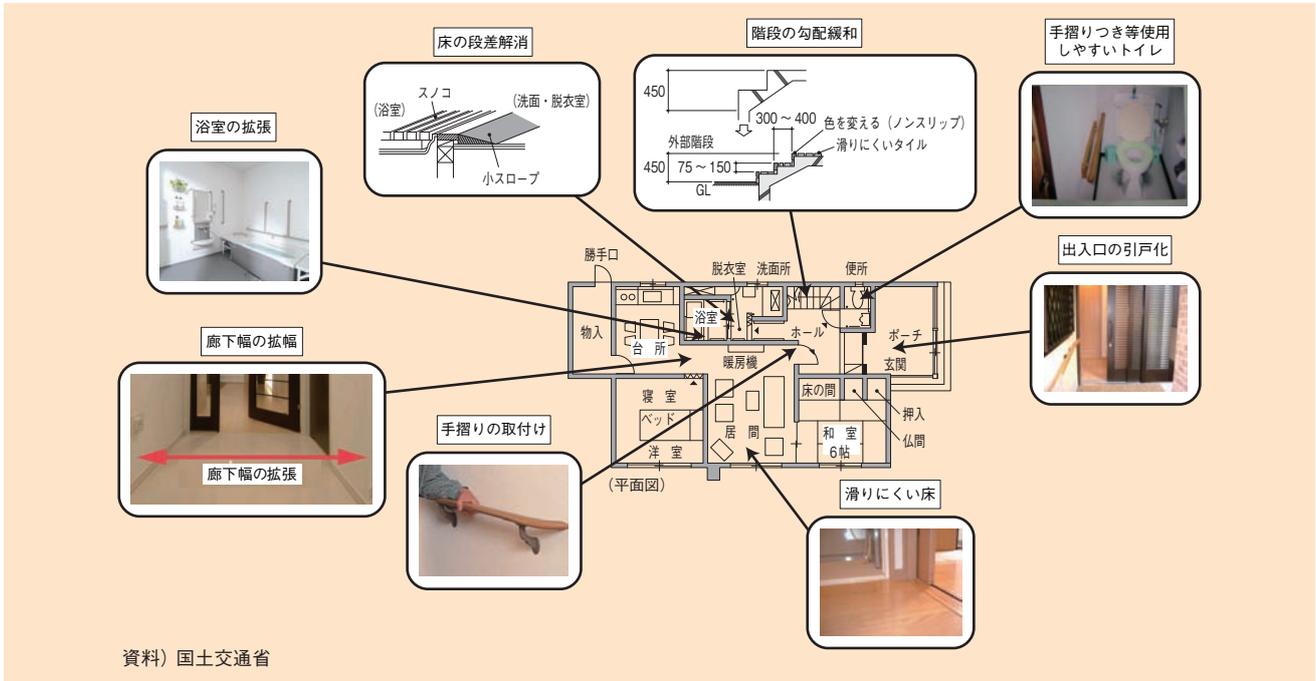
図表93 自宅に住み続けたい意向と住まいの設備



(安全に暮らせる住まいの確保に向けて)

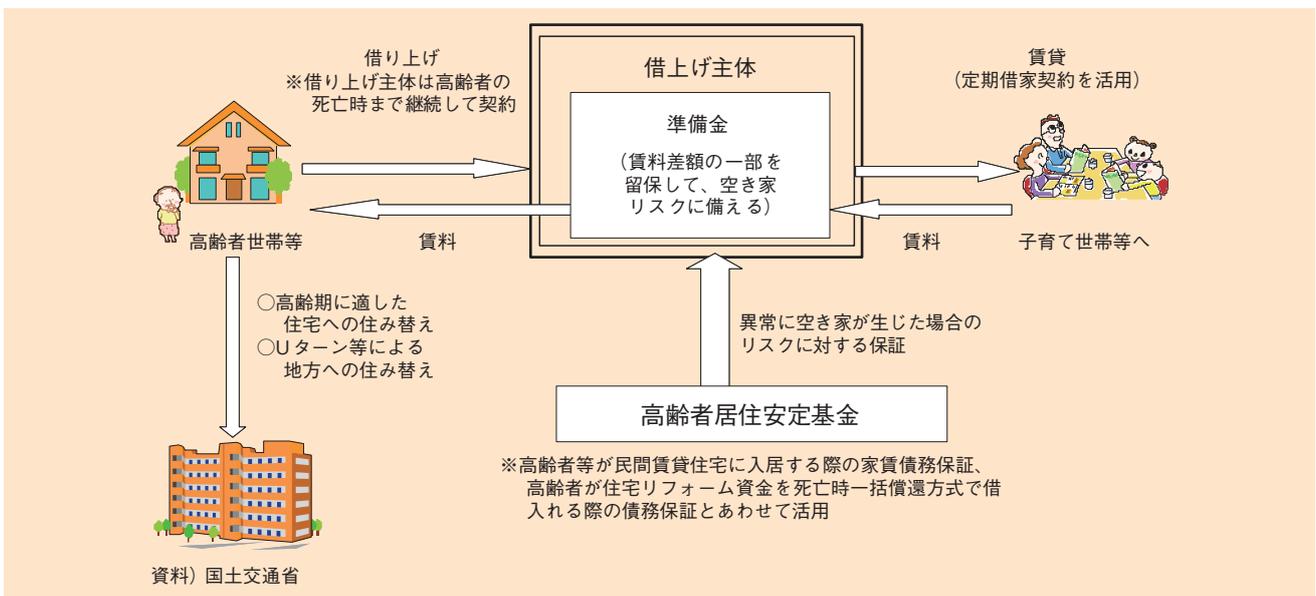
高齢期に向けて、安全な住まいを確保することは重要である。住み慣れた我が家で暮らし続けるため、バリアフリー化など高齢期ニーズへの対応が必要となる。

図表94 バリアフリー化



また、高齢期ニーズに対応した住宅に住み替えることも考えられる。住み替えについては、例えば、子育て世代は広さを求める一方で、高齢者世代は広さよりバリアフリー化を必要とするなど、住宅へのニーズが世代によって異なるという側面をとらえてマッチングを図ることにより、既存の住宅ストックを有効活用する視点も大切である。

図表95 高齢者世帯と子育て世帯の住み替え需要マッチング



2 つながりがもたらす豊かな少子高齢化社会

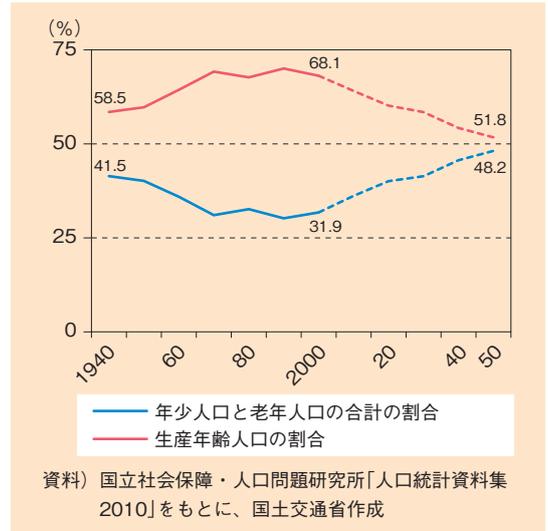
豊かな少子高齢化社会を形づくるためには、前項でみた行政等による子育て支援や高齢者対策のみならず、地域・社会全体での取り組みがなければ成り立たない。ここでは、子育て世帯・高齢者世帯とこれを取り巻く地域コミュニティの観点から、今後求められるものを考える。

(孤立化の可能性)

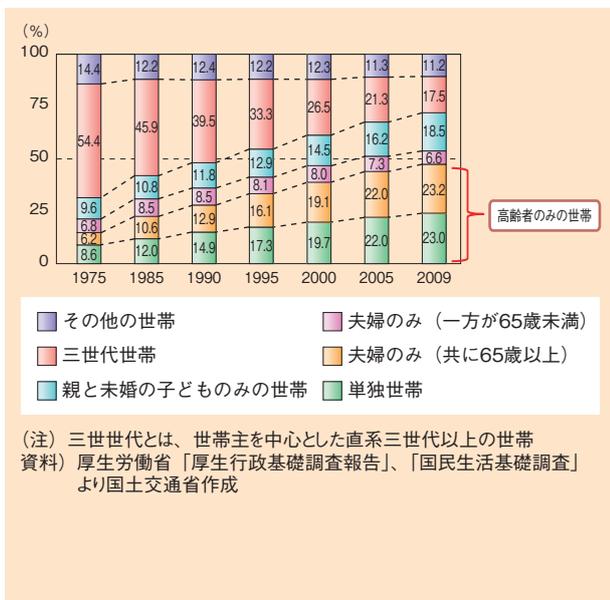
今後の少子高齢化する社会においては、生産年齢人口の割合が減少し、これまでの社会とは異なる対応が求められる。

世帯の状況を見ると、近年、単身高齢者世帯が増加している。また、三世帯世帯の割合が低下する^(注1)とともに、共働き世帯は増加傾向にあるなど^(注2)、子育て世帯の状況も変化していることがうかがわれる。世帯の個別化の傾向が続くと、個々人の単位で生活する人々が増えることとなる。このとき地域・社会との関わりが薄ければ、特に単身高齢者は孤立化する可能性も生じうる^(注3)。世帯という血縁的なつながりのみならず、地域・社会全体において支えていくことも重要である。

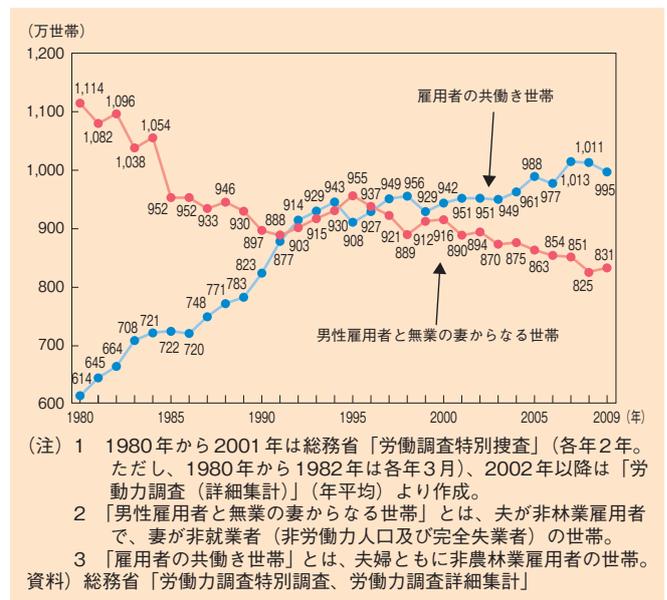
図表96 年少人口と老年人口の合計の割合と生産年齢人口の割合



図表97 高齢者を含む世帯の構成の推移



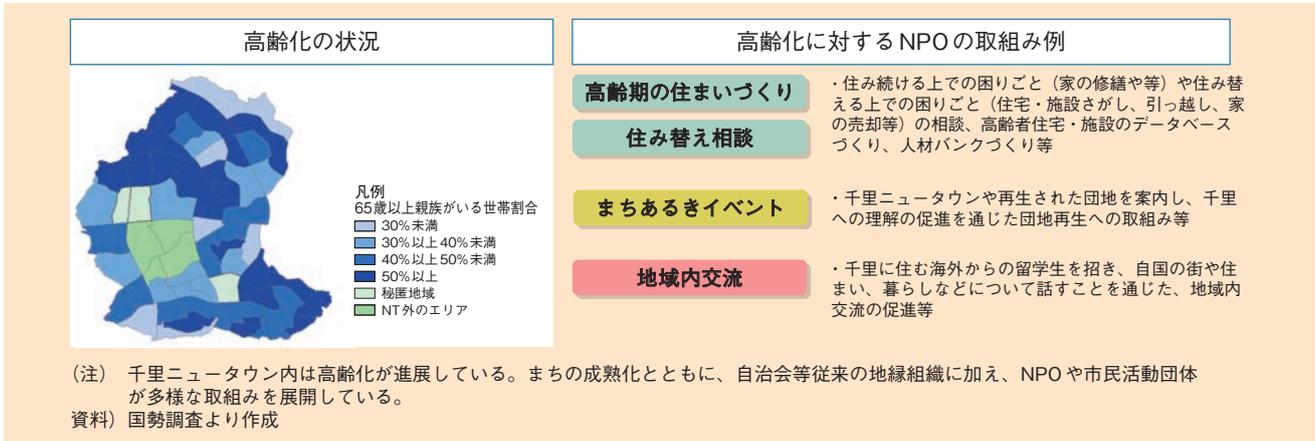
図表98 雇用者の共働き世帯の推移



(注1) 三世帯世帯は、1989年に14.2%であったが、2009年には8.4%となっている(厚生労働省「国民生活基礎調査」)。
(注2) 夫婦と子どものいる世帯(妻の年齢39歳以下)について、末子の年齢別に妻の有業率を2002年と2007年でみると、末子が3歳未満では29.1%から33.1%へ、3歳から5歳では46.1%から51.8%へ、6歳から8歳では58.0%から62.4%へ、9歳から11歳では68.6%から71.6%へと、それぞれ上昇している(総務省「就業構造基本調査」)。
(注3) 単身高齢者の生活時間(睡眠時間を除く)を一緒にいた人別にみると、一人でいた時間が12時間2分で、睡眠を除く生活時間の76.8%を占めている(総務省「社会生活基本調査」(平成18年))。

また、高齢化による課題の一つに、まち全体の高齢化があげられる。第1章でもみたとおり、全国的にみれば小規模な地方公共団体において高齢化率は高い^(注)が、例えばニュータウン等の団地の高齢化といったように、局所的に高齢化率が高くなり、まちづくりの観点から対応が求められる場合もある。

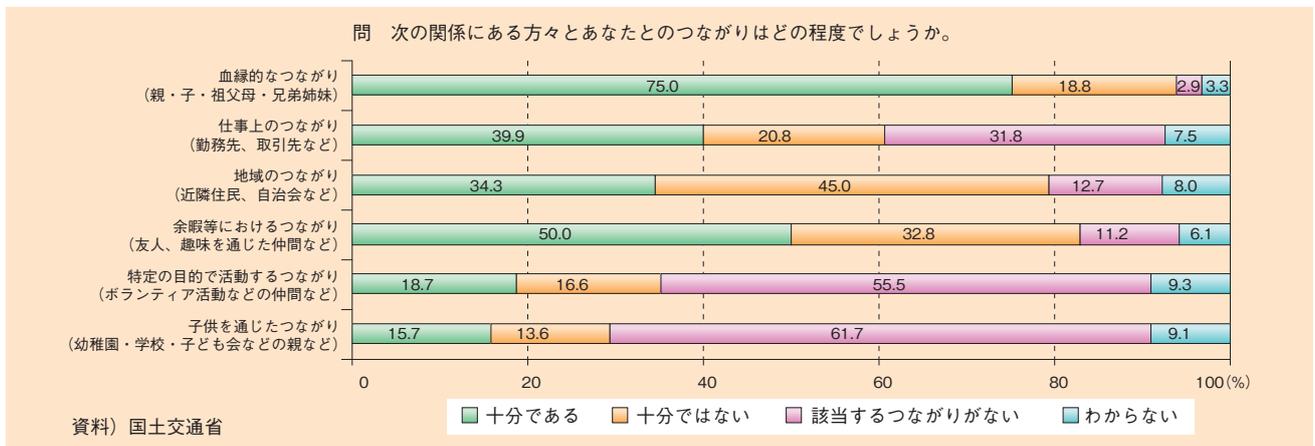
図表99 団地の高齢化（千里ニュータウンの例）



(人とのつながりへのニーズ)

国土交通省の調査において、人とのつながりの程度について尋ねたところ、家族など血縁的なつながりについては4人に3人の人が十分であると答えている一方で、地域とのつながりについては半数程度の人が十分ではないと考えていることがわかった。

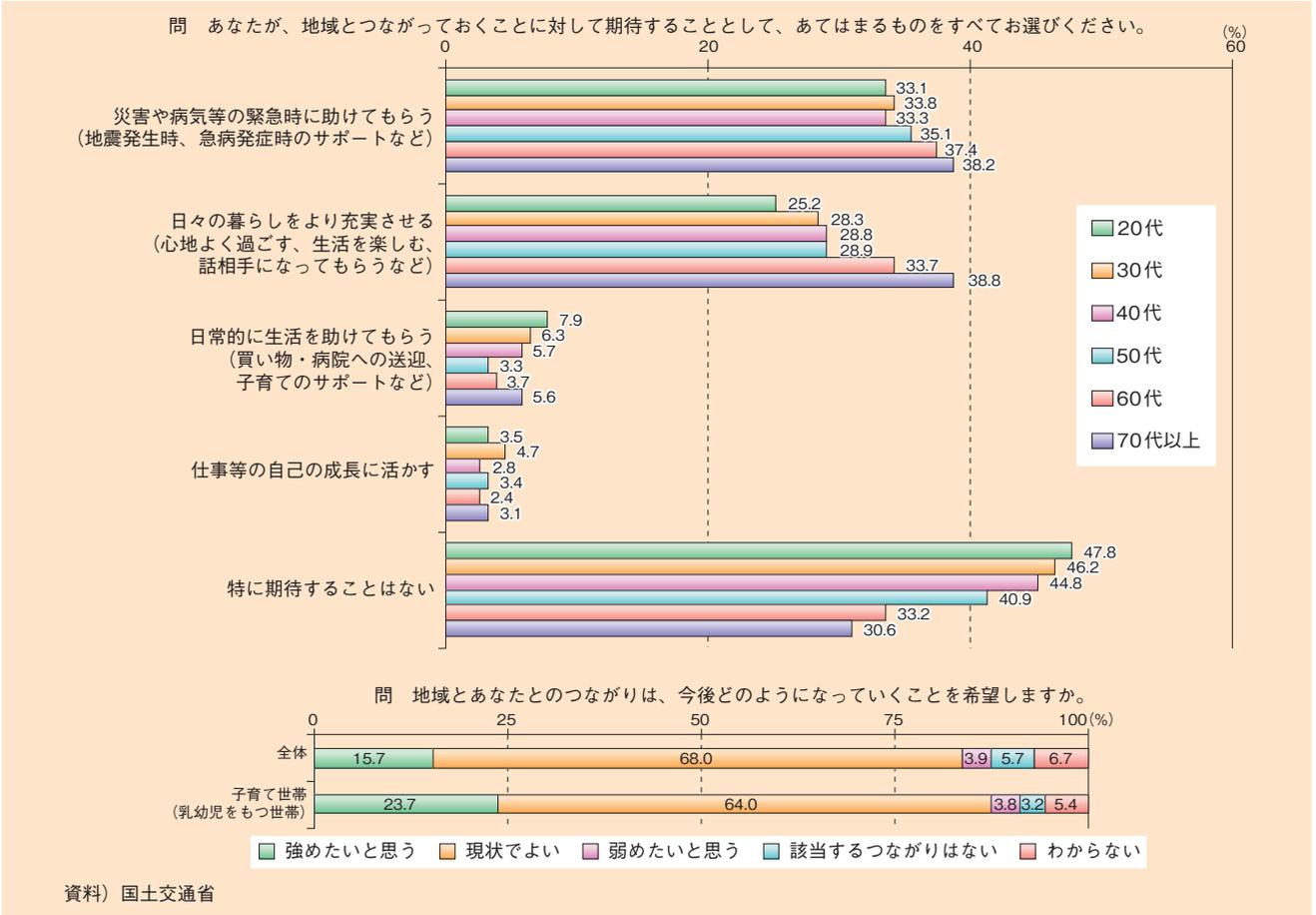
図表100 人とのつながりの程度



(注) 第1章第2節図表27「市町村の人口規模と高齢化率（2005年）」参照。

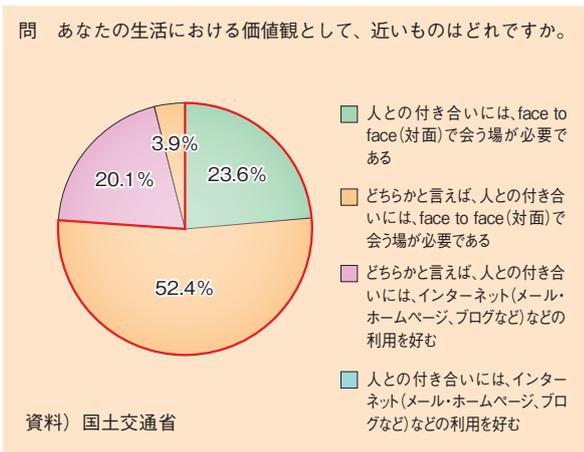
また、高齢者は他の世代に比べ、地域とつながっておくことで災害など緊急時に助けってもらったり日々の暮らしを充実させたりすることへの期待が高いことがうかがえた。また、今後、地域とのつながりを強めたいという意向は、子育て世帯において高くなっている。

図表101 地域とのつながりに対する意向

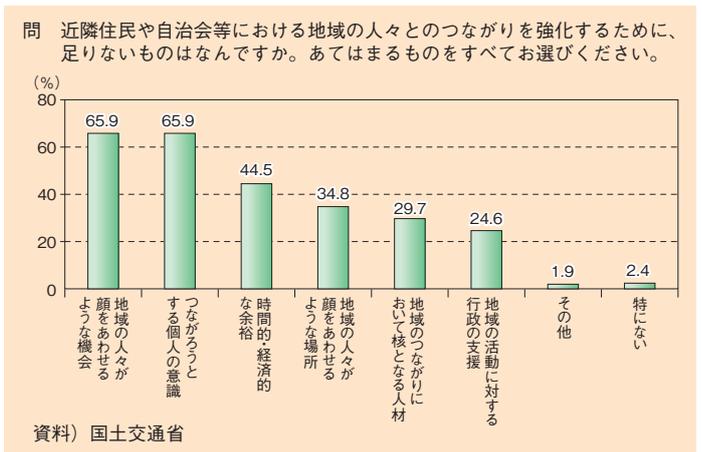


人との付き合い方は、対面に加えてインターネット等ITを利用したものも盛んになっている。他方で、国土交通省の調査において、現在でも多くの人々が対面で会う場が必要であると考えていること、また、地域の人々とのつながりを強化するために顔を合わせるような機会やつながろうとする個人の意識が最も必要であると考えていることがわかった。

図表102 人との付き合い方に関する考え方



図表103 地域のつながりを強めるために必要なもの



地域活動をきっかけとして、地域とのつながりをもつことも考えられることから、取り組みやすい地域活動から参加したり、NPO等の団体による子育て支援や高齢者との交流などに協力したりすることにより、世帯や世代間のつながりを創出していくことが大切である。その際、交流の場として空き家などのスペースを活用し、地域の子どもやその親を支援することなども考えられる。

図表104 子育てを支援する交流拠点



(つながりを活かした地域づくり)

人とのつながりへのニーズもある中、地域・社会全体で子どもや高齢者を見守り支えていく取組みが求められている。特に、世帯の個別化の傾向が続く中では、子育て世帯、高齢者世帯を取り巻く地域コミュニティによって、地域全体による温かい子育て環境を醸成するとともに、高齢化がもたらす課題に対応していくなど、豊かな少子高齢化社会を形づくるべく取り組んでいくことが重要である。今後とも、人とのつながりの中で、少子高齢化時代の地域づくりに取り組んでいくことが求められる。

第3節 新たな価値の発見と魅力の創造

前節までは、人口減少・少子高齢化に対して求められる対応をみた。ともすれば不安感が漂う時代において、地域の活力を維持しそれを次世代へ引き継いでいくためには、おかれた厳しい状況の中で、現状維持にとどまらず新たな価値を発見していくことが必要である。新しい時代に向けて、まず、地域の暮らしの“内”なる魅力を高めるとともに、地域の“外”の人をも惹きつける魅力を創出し発信していく、さらに、新しい成長モデルを構築していくことが重要である。

1 地域の暮らしの魅力を高める

(地域の魅力とは何か)

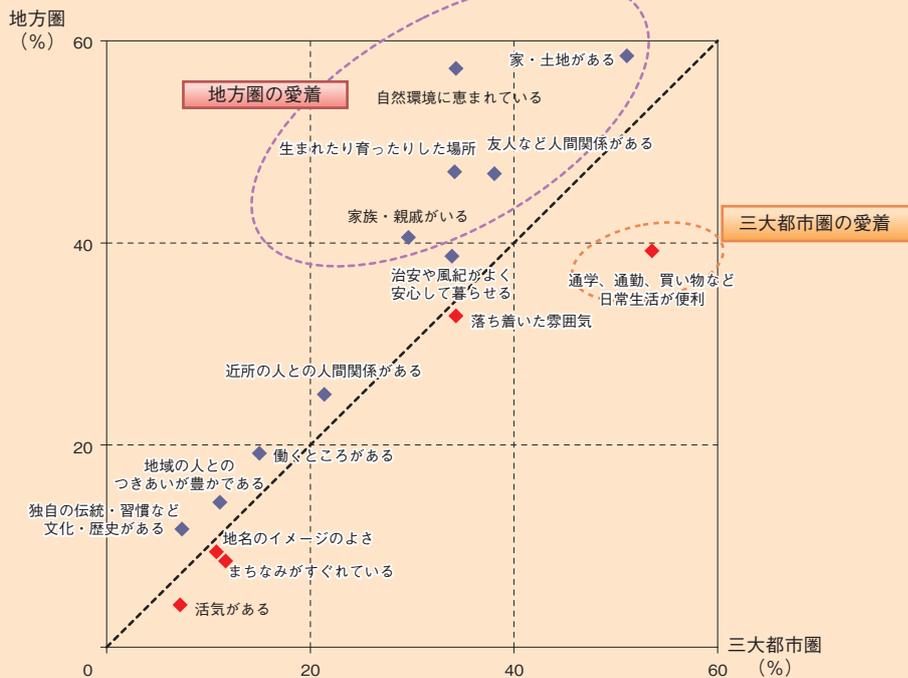
国土交通省の調査では、現在住んでいる地域に対して、4人に3人が愛着を感じていることがわかった。この傾向は、三大都市圏と地方圏で変わらない。愛着を感じる要素については、三大都市圏においては、利便性、地方圏においては、「家や土地があるから」、「自然環境に恵まれているから」、「友人など人間関係があるから」など様々な理由が挙げられている。

図表105 住んでいる地域への愛着の度合いとその要因

問 日常の何気ない暮らしにおいて、人が豊かさやしあわせを実感するとき、その理由には多種多様なものがあります。その要素の一つに、お住まいの地域への愛着の度合いがあげられます。あなたは現在お住まいの地域に愛着を感じていますか。



問 あなたの住んでいるまちについて、愛着を感じる要素として、あてはまるものをすべてお選び下さい。

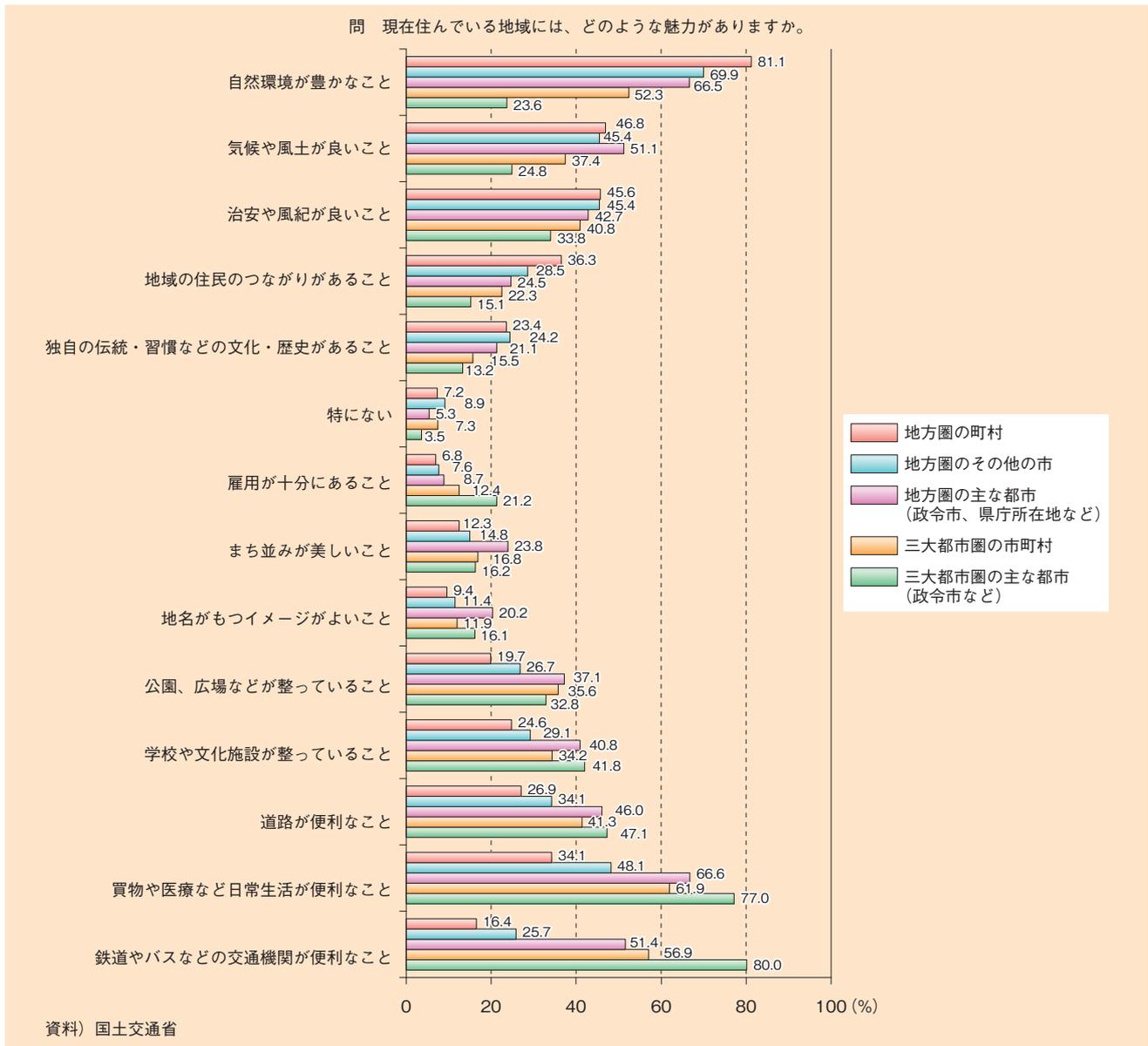


資料) 国土交通省

また、どのような地域に住みたいと考えるのか尋ねたところ^(注1)、現在住んでいる地域に住みたい地域ととらえている人々の割合がどの年代においても最も高くなっている^(注2)。

図表106は、現在住んでいる地域の魅力を尋ねたものである。三大都市圏の人々が惹かれているものは、交通が便利、買い物など日常生活が便利等「利便性」に関する要素が強い。一方で、三大都市圏と比較して特に地方圏の人々が惹かれているものは、自然環境の豊かさ、気候や風土のよさ、治安や風紀のよさ、住民のつながり、文化・歴史等、その地域が持つ「地域らしさ」に関する要素が強い。

図表106 現在住んでいる地域の魅力



以下では、これらの各要素についてみていく。

(注1) 第1章第2節3. 図38参照。

(注2) 例えば、20代の人々で現在住んでいる地域に住み続けたい人の割合は、三大都市圏の主な都市で77.2%、三大都市圏の市町村で44.8%、地方圏の主な都市で48.8%、地方圏のその他の都市で31.5%、地方圏の町村部にて45.0%となっており、それぞれの区分において最も高い割合を占めている。

(1) 暮らしの利便性

(利便性へのニーズと現状)

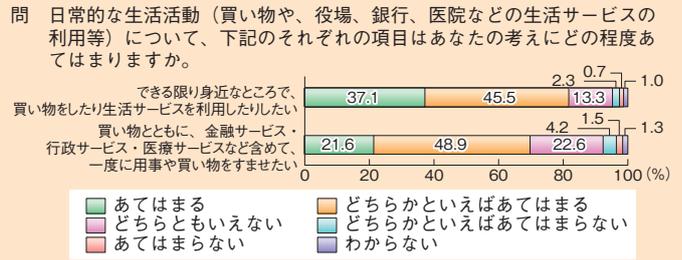
暮らしの利便性は、地域の魅力を形づくる重要な要素の一つである。

日常生活において、まちなかで買い物をしたり、金融機関や行政等のサービスを利用したり、病院に行ったりするなど、様々な活動を行っているが、これらの活動をできる限り身近なところで一度に済ませたいというニーズは強い。

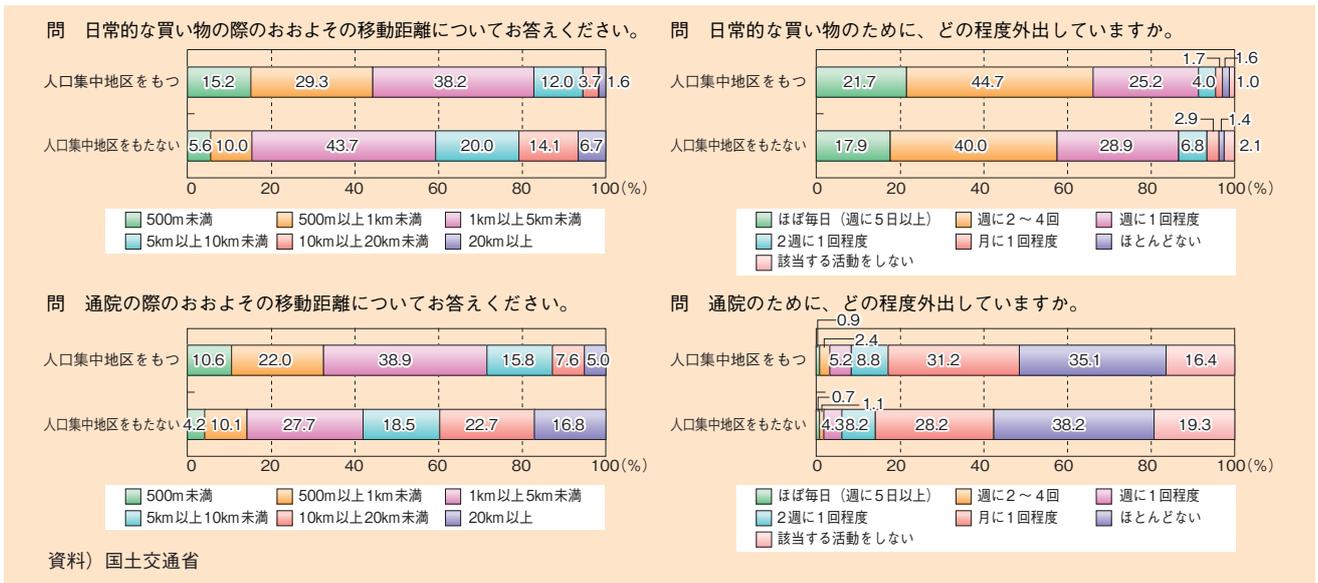
日常生活において人々が移動する距離は、地域の状況に影響される。

国土交通省の調査では、人々が集まって住んでいる地域^(注1)の方が、そうでない地域^(注2)よりも、生活圏がより小さい傾向がうかがえた。特に、日常的な買い物、通院については、集まって住んでいる地域において移動距離が短く、商業施設・医療施設等の都市機能までの距離が短くなっていることがうかがえる^(注3)。さらに、集まって住んでいる地域の方が、日常的な買い物の頻度がやや多いなど、地域の状況によって外出頻度にも影響がみられる。

図表107 日常的な生活活動に関する考え方



図表108 人口集中地区の有無と移動距離・外出頻度の関係



(利便性の確保に向けた取組み)

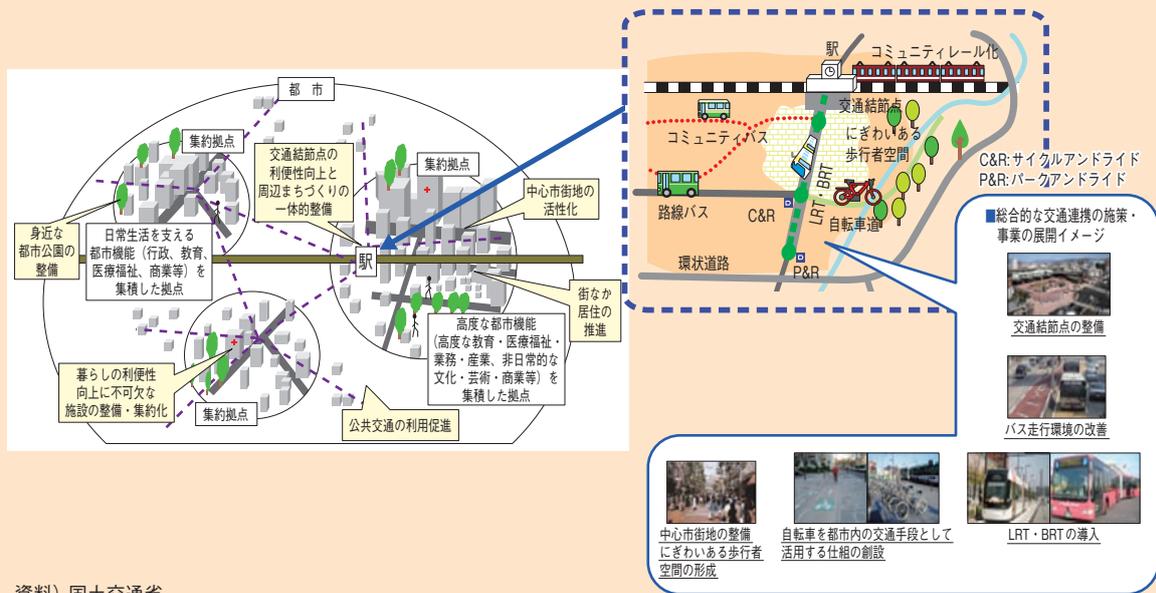
できる限り身近なところで一度に用事を済ませたいといった利便性へのニーズに応えるためには、都市を集約することが必要である。人々が集まって住み、暮らしに必要な機能が集積されると、より多くの人々が、日常の用事を身近なところで一度に済ませる環境が整う。加えて、週末などに利用する大きな商業施設や文化施設等がある中心市街地まで公共交通機関によりアクセスできれば、自動車に過度に依存せず、公共交通や自転車などを利用しながら歩いて暮らすことができるような利便性の高い暮らしの実現が可能となる。

(注1) 集まって住んでいる地域とは、ここでは、人口集中地区を少なくとも一部にもつ市区町村を指す。

(注2) 人口集中地区を全くもたない市区町村を指す。

(注3) 通勤・通学や友人と会うなどの生活活動については、地域差があまりみられなかった。

図表109 歩いて暮らせるまちづくりに向けた取組み

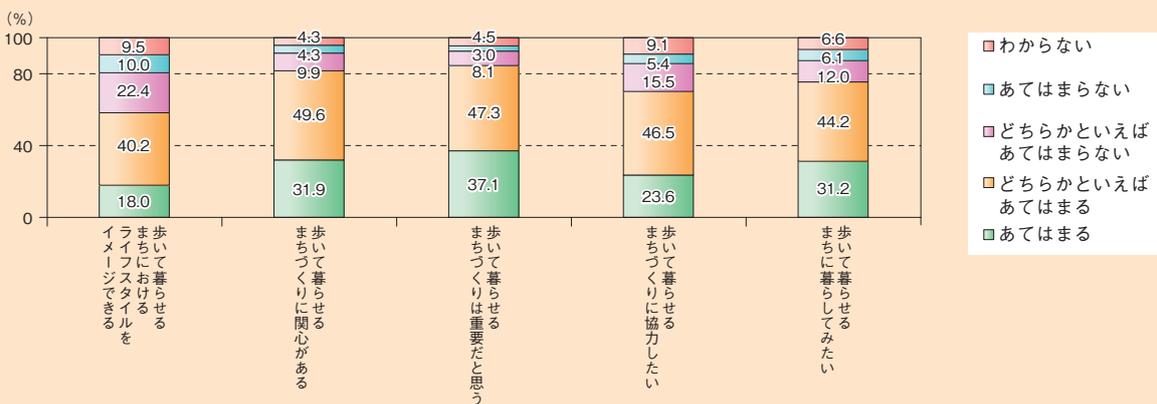


資料) 国土交通省

人々の歩いて暮らせるまちづくりへの関心も高い。国土交通省の調査では、約8割の人々が歩いて暮らせるまちづくりに関心がある、重要だと思うと答えている^(注1)。また、4人に3人が歩いて暮らせるまちに暮らしてみたいと答えている^(注2)。用事を自宅の近くで済ませている人々においてこの傾向は高く、実際に住みやすさを実感している様子が見える^(注3)。

図表110 歩いて暮らせるまちづくりに対する意向

問 現在、一部の自治体では、自動車に過度に依存しない、歩いて暮らせるまちづくりに向けた取組みが行われています。これは、まちをコンパクトに集約し、人々がある程度集まって住むことにより実現されます。あなたの考えにあてはまるものをお答えください。



資料) 国土交通省

(注1) 歩いて暮らせるまちづくりに向けた取組みについて、有効だと思うものは、「徒歩や自転車でいける範囲に、日常生活に必要な商店や診療所などの施設を集める」が71.8%、「鉄道やバスなどの公共交通機関の整備・維持を行う」が60.5%となり上位を占めている。
 (注2) 歩いて暮らせるまちに暮らしてみたい理由は、「高齢期など自動車を利用できない際にも安心して生活できる」が79.7%、「自動車の利用を減らし、環境への影響を減らすことができる」が61.2%、「まちを楽しく歩くことができる」が56.4%となり上位を占めている。
 (注3) 「歩いて暮らせるまちに暮らしてみたい」との考え方にあてはまると答えた人は、日常的な買い物を1km未満の距離で行う人は80.0%、1km以上5km未満は73.4%、5km以上は70.5%となっている。

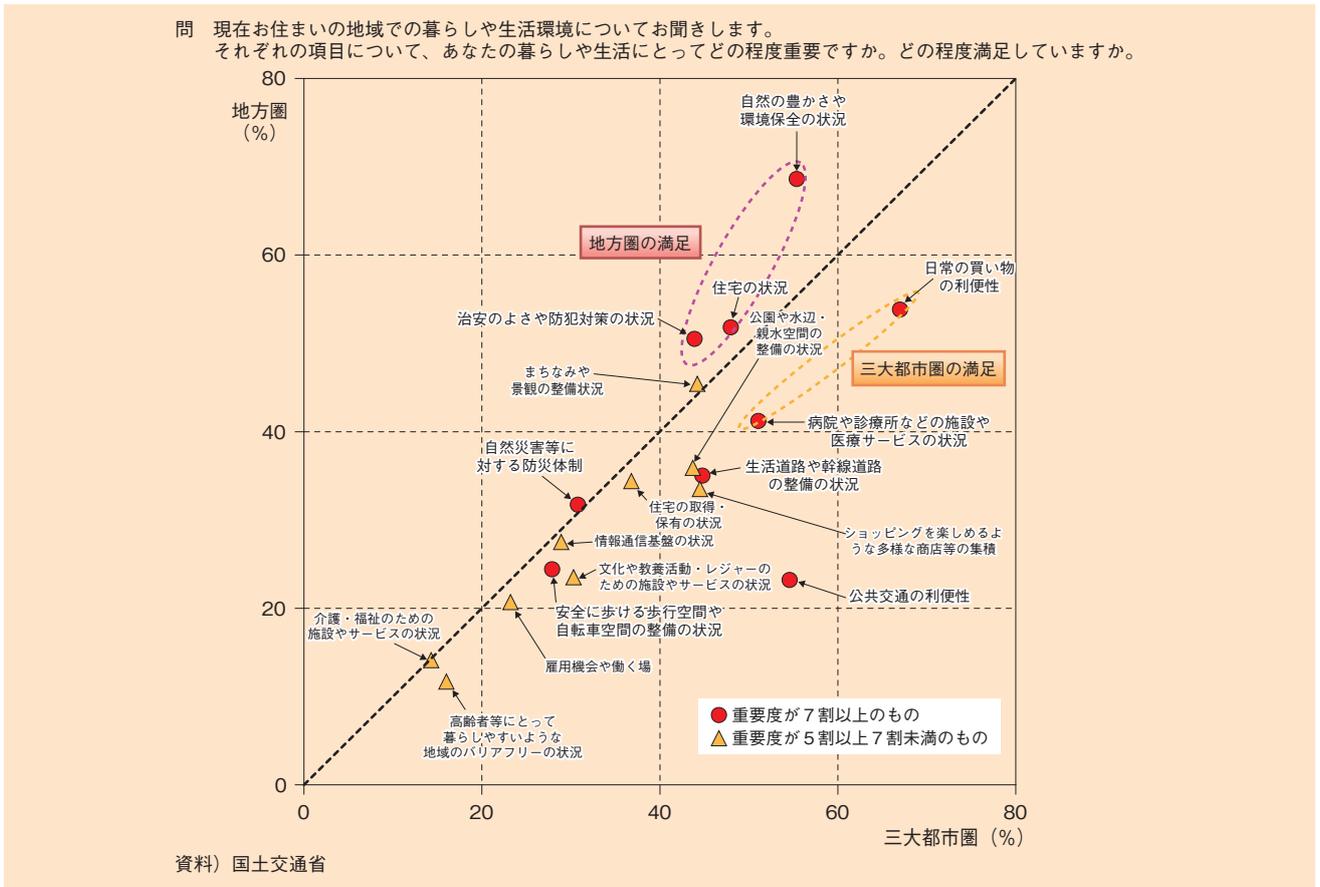
(2) 地域らしさ

(地域らしさの重要性)

利便性が重要である一方で、地域らしさに対する関心も高い。図表106でもみたが、自然環境、気候や風土、治安や風紀、住民のつながり、文化・歴史など、人々の関心は様々なものに広がっている。

地域の暮らしや生活環境に関する諸条件について、重要度と満足度を聞いたところ、三大都市圏と地方圏で差異がみられた。利便性に関する項目など三大都市圏において満足度が高くなっている一方で、重要度が高い項目の中でも、自然環境など地方圏の方が満足度が高い項目もある。単に便利というだけではない別の“満足”があるわけであり、このような要素を守り伸ばしていくことも大切である。

図表111 暮らしや生活環境に関する要素の満足度

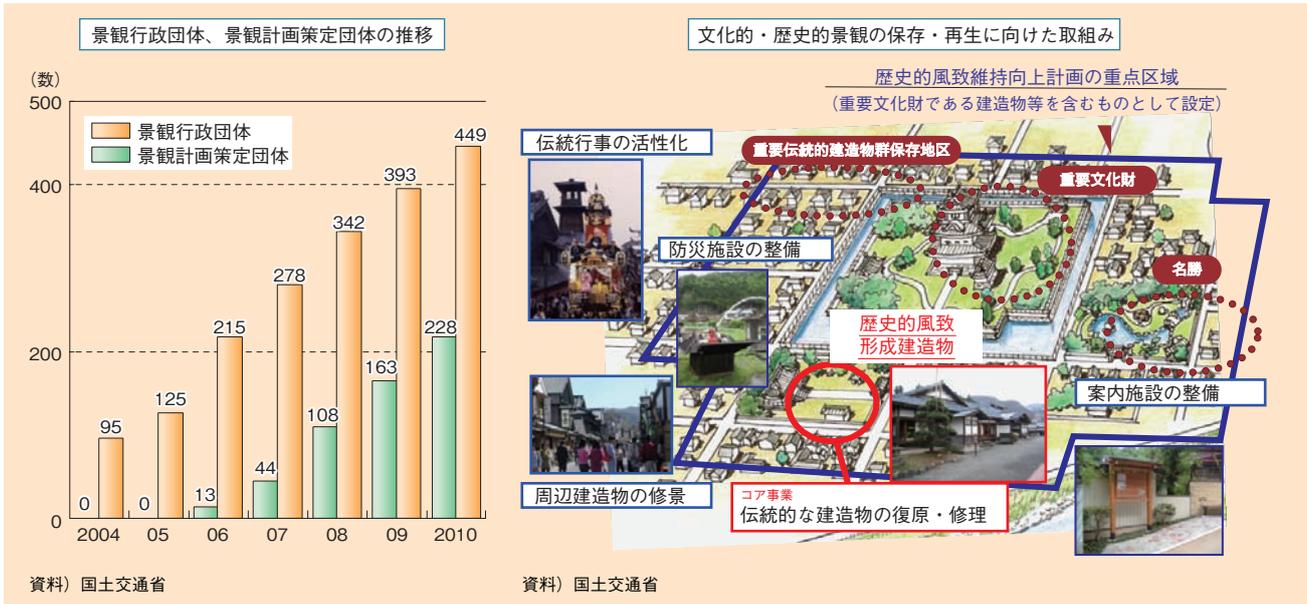


(地域らしさを活かした暮らし)

もとより日本の地域には、自然的要素のみならず、人々の暮らし文化といった社会的要素についても差異があり、多様な特性をもっている。日々の暮らしにおける地域に根ざした要素は愛着ともなって、その地域に住み続けたいとの魅力にもつながる。

例えば、まちなみは、その地域の顔として地域の人々の共有の財産であり、景観への取組みは近年高まっている。文化的な景観は、人々の暮らしに潤いをもたらすものであり、保存のみならず再生し、観光やまちおこしにつなげていくことも大切である。

図表112 良好な景観の創出に向けた取組み



また、古きものの価値を見出して、住み続けるといった暮らし方のスタイルもある。地域に古くからある町家などの住まいにおいては、地域特有の気候や風土を感じつつ、自然のありように目を向けながら暮らすこともできる。

何気ない農地や集落的風景なども、地域の価値として再認識できる。現在は荒れた農地であっても、都市の住民などを巻き込んで利用することで再生したり、集落的風景を活かした地域づくりを行ったりすることにより人を惹きつけることも大切である。また、空き家や廃校などに着目し、祭りや芸術活動の拠点として活用することも考えられる。

また、住宅地やありふれた都市空間についても、パブリックアートによる魅力の創出などオープンスペースを活かした取組みや、植栽や屋上緑化などにより緑豊かな空間の形成^(注)等により、特色ある空間を創出することもできる。

図表113 地域に古くからある住まい (町家)



(注) 都市中心部などでは、都市公園など公的空間による緑の確保のみならず、市街地の大半を占める建築敷地を含めた緑化を推進するため、都市計画で緑化を推進する必要がある区域と定められた地域内において建物の新築、増改築を行う場合に、5～25%の緑化(敷地内の植栽、屋上・壁面緑化)を義務づける自治体もある(緑化地域制度。名古屋市、横浜市において施行。東京都世田谷区では2010年10月より施行予定)。例えば名古屋市では、2000年から2005年まで、約37ha/年の緑地が失われていたところ、緑化地域制度を導入した2008年からの1年間においては約50haの緑地が新たに創出されており、一定の効果を上げていることがうかがえる。緑の確保により、心地よい空間を創造のみならず、ヒートアイランドの緩和など多面的な効果が期待できる。

図表114 特色ある空間の創出に向けた取組み

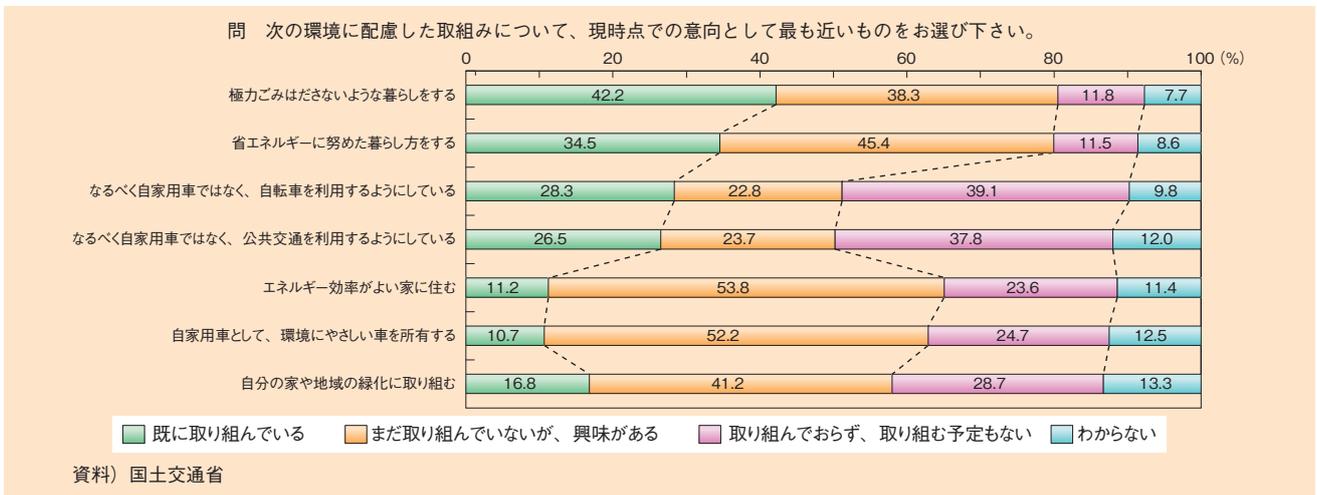


(3) 環境問題への取組み
(環境への意識の高まり)

利便性と地域らしさのみならず、よりよく地域の魅力を高めるためには、それらを取り巻く環境を考えることも欠かせない。

国土交通省の調査では、3人に1人以上の人々が、極力ゴミは出さない、省エネルギーに努めるといった比較的行動に移しやすい取組みを既実践していることがわかった。日々の移動については、4人に1人が、なるべく自家用車ではなく自転車や公共交通を利用するようにしていると答えている。エネルギー効率がよい家、環境に優しい車、自宅や地域の緑化については、実行している人々はまだ少ないものの、半数前後が興味をもっていることがわかった。普段の生活の様々な局面で、人々が環境に配慮した暮らしを始めていることがうかがえる。

図表115 環境に配慮した取組み状況、今後の意向



(低炭素社会に向けた取組み)

地域や社会の持続可能性に向けた低炭素社会の実現のためには、自動車の燃費向上や住宅の高断熱化など製品の省エネ性能向上に加え、暮らし方や住まい方といった日々の生活の中での取組みが求められる。

人の移動という観点では、環境負荷の小さい車の購入促進や、自家用車に比べ二酸化炭素排出量の少ない公共交通の利用を促進することが大切である。人々の心理的要因を考慮して効果的に働きかけて自家用車から公共交通への転換を図るモビリティマネジメントや、公共交通機関での通勤を促進するエコ通勤の取組みも各地で実施されている。また、モノの移動という観点では、環境に優しい鉄道や船舶に

より輸送された製品であることを示すエコレールマークやエコシップマーク等の取組みが行われている。

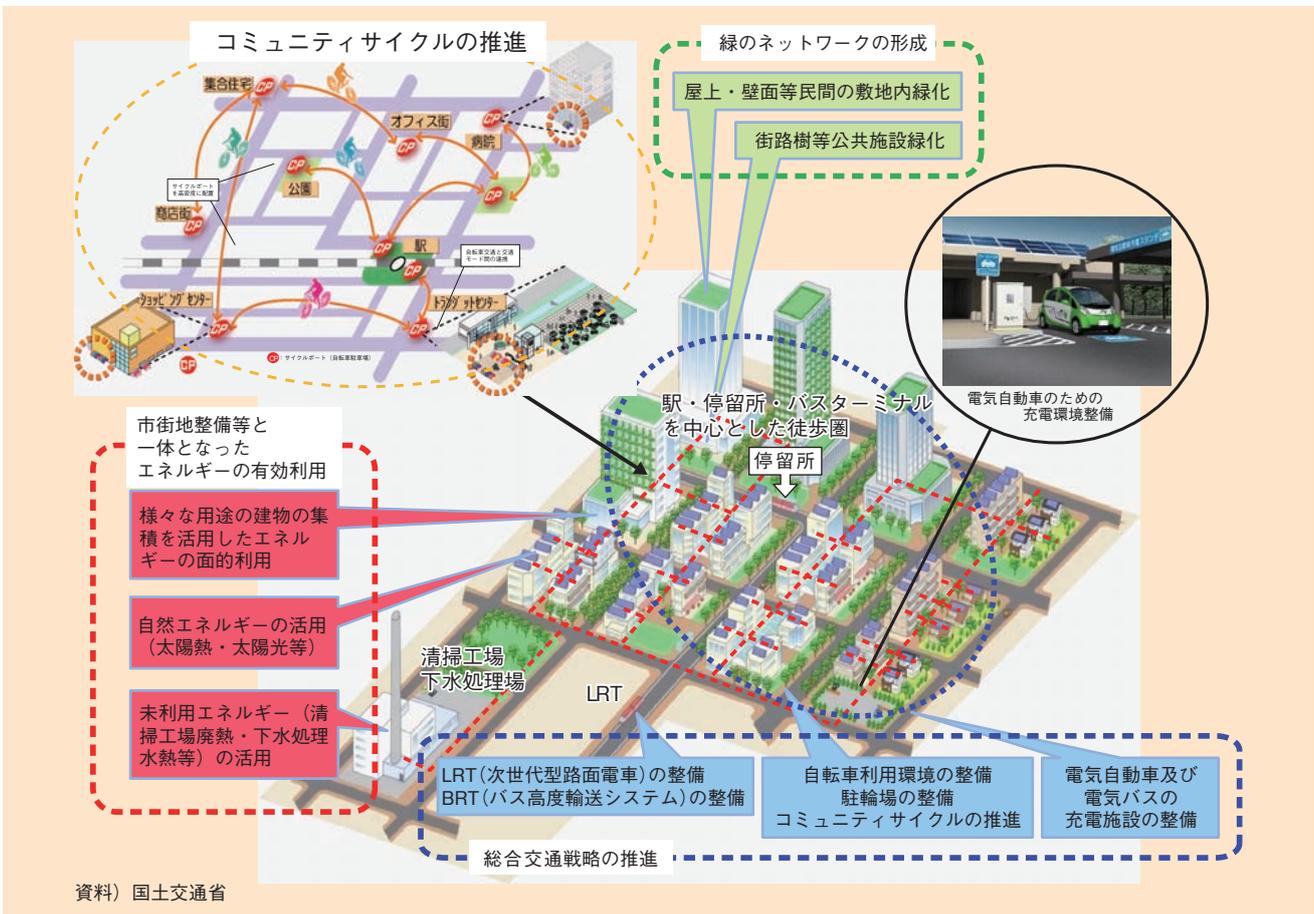
地域全体で面的な対策を行うことも、低炭素社会の実現には欠かせない。

先にみたような、歩いて暮らせるまちづくりや公共交通の再生を図るとともに、都市内での移動をサポートするため、自転車を効果的に活用するコミュニティサイクル^(注)の推進に取り組んだり自転車道を整備したりすることも大切である。また、電気自動車等の環境対応車の活用に向けた次世代型のまちづくりなど、環境負荷を軽減する取組みも始まっている。さらには、都市緑化など吸収源対策も推進している。

図表116 エコレールマークとエコシップマーク

<p>エコレールマーク制度</p> <p>地球環境に優しい鉄道貨物輸送を一定割合以上利用している商品や企業を認定</p>  <p>資料) 国土交通省</p>	<p>エコシップマーク</p> <p>省エネ・CO2削減に効果のあるフェリー、RO-RO船、コンテナ船、自動車船を一定程度利用するモーダルシフト貢献企業を選定</p> 
--	--

図表117 低炭素社会の実現に向けて



(注) 都市内に複数配置されたサイクルポート（自転車の貸出拠点）において、事前登録をすれば誰でも自由に貸出・返却できるシステムのこと。

2 外の人を惹きつける魅力をつくる

(人が訪れることの意義)

地域に根ざした魅力は、そこに住む人だけではなく、その魅力を外へ発信することによって、外の人々を惹きつけることができる。

地域の定住人口が減少する中で人の行き来の拡大は地域経済の起爆剤であり、人を呼び込むことで人口減少・少子高齢化が進む地域・社会においても活力を得る効果がある。例えば、宿泊旅行者数は都市から地方への転出が上回っており、これは地方への所得移転効果が期待される。

観光に期待される効果については、観光をすることで健康でゆとりある生活を実現するだけではなく、訪れる地域の人にとっても、住民が誇りや愛着を持つことができるような活力ある地域づくりや、新たな就業機会の提供などの効果が期待されていることがわかる。

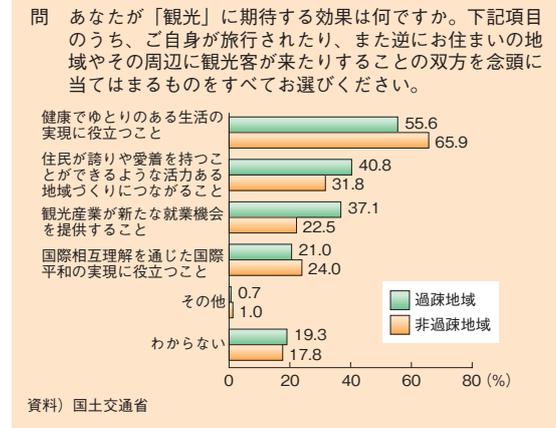
以下、他の地域から人を呼び込むこと、さらに、特に海外から人を呼び込むことについて、必要な地域づくりや環境整備等について考える。

(1) 他の地域から人を呼び込む

(地域の魅力を最大限引き出す取組み)

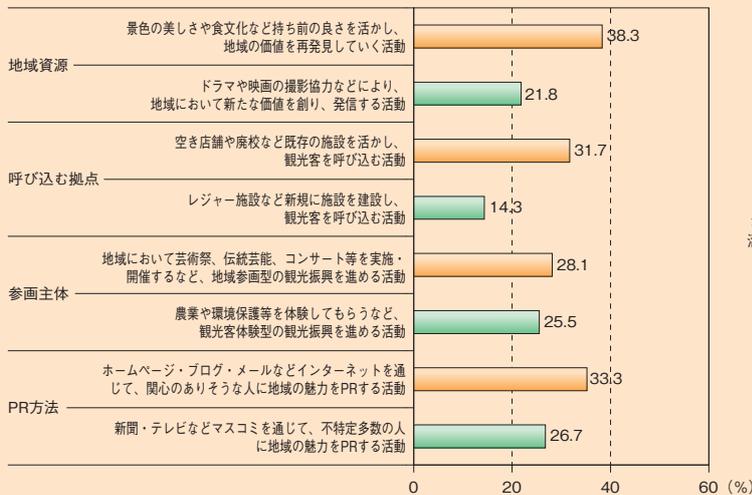
国土交通省の調査では、地域が将来にわたって活力を得ていくためには、地域の持ち前の良さや既存ストックを活かしたり、芸術祭の開催など地域参画型の取組みを行ったりすることにより、人を呼び込むことが有効だと考えていることがうかがえる。また、行政に対しては、官民が連携したり、人材の育成や地域資源の発掘・創出へ支援したりすることへの期待がある。

図表118 観光に期待する効果

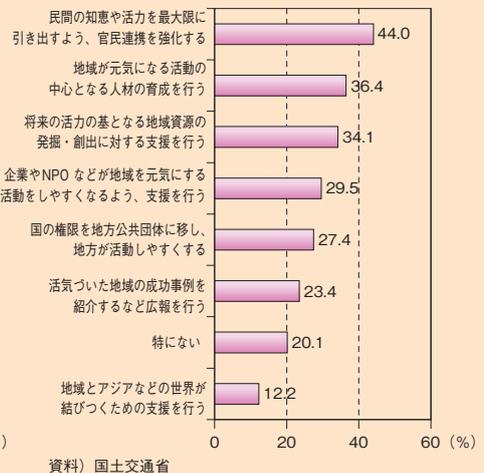


図表119 地域が活力を得るために有効な地域・行政の取組み

問 あなたのお住まいの地域が活力を取り戻したり、将来にわたって活力を得ていくために、お住まいの地域における活動として、有効だと思うものをすべてお選びください。



問 あなたのお住まいの地域が活力を取り戻したり、将来にわたって活力を得ていくために、お住まいの地域にとって、行政はどのような手法を採ることが有効だと思いますか。当てはまるものをすべてお選びください。



一方で、人々が他の地域を訪れる目的は多様化しており、従来の物見遊山的な観光のみならず、地域の様々な観光資源を活かし、体験型・交流型の要素を取り入れた新たな旅行形態へのニーズが高まっている。

図表120 新たな旅行形態

観光立国推進基本計画（2007年6月閣議決定）に位置付けられたニューツーリズム		新しい観光連携分野	
<定義>		<例>	
エコツーリズム	自然環境や歴史文化を対象とし、それらを損なうことなく、それらを体験し、学ぶもの（ホエールウォッチングや植林ボランティアツアーなど）	スポーツ観光	プロスポーツ観戦やマラソン、ウォーキング等のスポーツイベント等への参加者による周辺地観光
グリーン・ツーリズム	農山漁村地域において自然、文化、人々との交流を楽しむ滞在型の余暇活動（農作業体験、農林漁家民泊、食育など）。	医療観光	外国人が日本の医療機関等で治療、健診等を受ける目的で訪日旅行し、併せて国内観光を行う
文化観光	日本の歴史、伝統といった文化的な要素に対する知的欲求を満たすことを目的とするもの	ファッション・食・映画・アニメ等×観光	日本のファッション・食を目的とした訪日旅行、ヒット映画のロケ地訪問、アニメ関連スポット訪問等
産業観光	歴史的・文化的価値のある工場等やその遺構、機械器具、最先端の技術を備えた工場等を対象とした観光で、学びや体験を伴うもの		
ヘルスツーリズム	自然豊かな地域を訪れ、そこにある自然、温泉や身体に優しい料理を味わい、心身ともに癒され、健康を回復・増進・保持するもの		
その他	フラワーツーリズム 長期滞在型観光 等		

資料）観光庁

訪れる人を呼び込む地域づくりは、地域の特性を活かす視点はもちろん、訪れたいとの思いを誘発する観点からも、地域の魅力を最大限引き出していくことが求められる。地域の観光魅力を熟知した地元の観光関係者はもちろん、地場産業など他産業や地元住民、さらに地域外からの人材など多様な主体が連携・協働し、創意工夫に満ちたその地域ならではの新たな観光資源を発掘し、着地型観光をつくりだすこと等によって地域が活気づくことが期待される^(注1)。

また、インターネットを通じて、旅行先等に関する情報を収集したり価値観を同じくする人々との情報を交換したりすることを契機に、訪れてみたいとの思いが形成されることも考えられ、地域の魅力を効果的に発信することも大切である^(注2)。

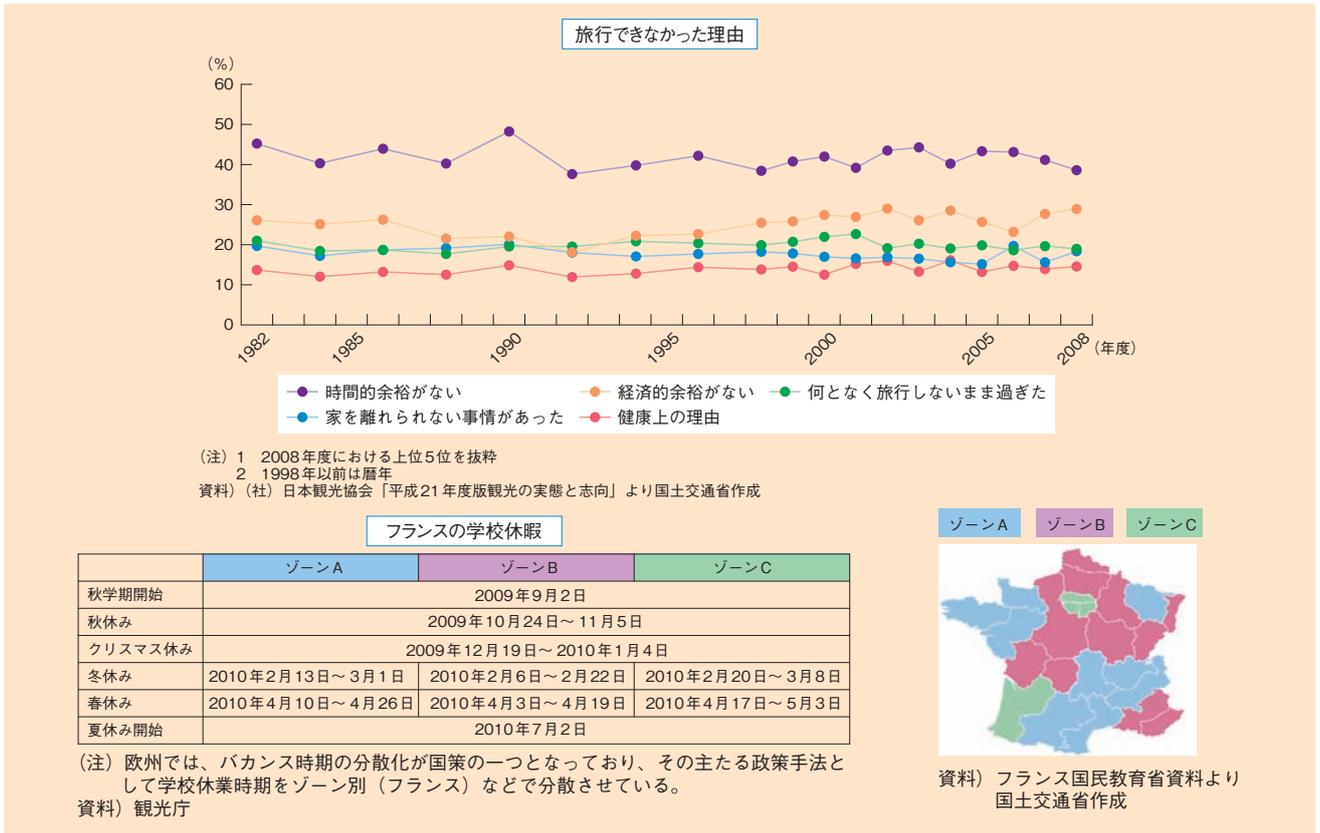
(注1) 訪れる人の様々なニーズを背景に、知恵と工夫により、観光資源（自然、歴史、産業、街並み、文化等々）を活かし、また、各地域での体験・学習等の活動を重視して企画・立案・実施される多彩な旅行形態がある。

(注2) 国土交通省の調査では、外出先・旅行先の情報の収集に当たってのインターネットの利用について、「インターネットを主な手段とする（54.4%）」人々が最も多く、以下「インターネットもひとつの手段として活用する（36.0%）」、「インターネット以外の手段を活用する（2.7%）」、「該当する行動をしない（6.9%）」となっている。また、インターネットにより、あまり知られていない観光地や、これまで人を呼び込むとは一般に考えられていなかったスポットにも、個人の千差万別な興味に基づき人が集まる場合がある。例えば、アニメやアートに関連するスポットや、さらには、地域の団地、道路、坂、郵便局等の日常の施設等に至るまで、これまで観光の対象として一般的でなかったものにも、価値観によっては魅力的なものとなり、人々が訪れることもある。

(訪れる側の課題)

日本人の自由時間の過ごし方として、旅行への意向は高い^(注1)。他方で、時間的余裕がなく旅行ができないと答えている人も多い。また、旅行の時期的集中度の高さは混雑やかかる費用の増大につながっている。年間を通してバランスよく旅行ができる環境づくりが求められ、例えば、休暇の時期について地域差をもたせるなど、今後は柔軟な取組みによるゆとりある滞在の創出が期待される。

図表121 休日の分散化



また、一過性の観光旅行にとどまらず、中長期的・反復的に一定の地域に訪れるといったスタイルを実践している人々があり、休暇等の環境が整えばゆとりある滞在への気運も高まることが予想される^(注2)。一方、長期滞在をサポートするため、滞在コストを低下する取組みも求められる^(注3)。

(2) 海外から人を呼び込む

(海外から人を呼び込むことへの期待、海外から来る人の期待)

海外からの人の呼び込みは、一人あたりの旅行消費額の大きさを考えると、地域活性化への期待が大きい。さらに、日本人自身が外国人との交流によって新たな価値・機会を得て、日本や地域の良さを再認識するなど、多面的な効果が期待される。

一方、海外の人が抱く日本への期待は様々である。他国からみて、日本を訪れてみたいと思う動機

(注1) 自由時間の過ごし方として、参加率（ある活動を1年間に1回以上行った人の割合）については、国内観光旅行が54.5%と高く、また、潜在需要（参加希望率から参加率を引いたもの）については、海外旅行が30.8%と高く、国内観光旅行も20.0%となっている（社会経済生産性本部「レジャー白書2009」）。

(注2) 国土交通省の調査では、都市に住んでいる人々は、中長期的・反復的な滞在を実践するとき経験してみたいこととして、のんびりした時間をもつ、豊かな自然の中で過ごすことに関心が高いことがわかっている。

(注3) 国土交通省の調査では、課題・障害として最も高かったのは、「滞在施設等、滞在コストがかかる（47.8%）」であることがわかっているが、例えば、地方の空き家を活用して田舎暮らしの場を提供するなどの対応策が考えられる。

は、国によって差異がある。アジアを中心に全体として、ショッピング、日本食、温泉が上位を占めており、欧米諸国の人々は、歴史的建造物の見学、日本食、伝統文化・工芸の体験となっている。他方で、訪日後に感じた日本の魅力は、アジア・欧米とも日本人の親切・礼儀正しさの割合が高くなっている。

項目	世界全体	韓国	台湾	中国	香港	タイ	シンガポール	オーストラリア	米国	カナダ	英国	ドイツ	フランス
訪日動機（観光客）	1位	ショッピング	温泉	ショッピング	ショッピング	ショッピング	ショッピング	歴史的建造物の見物	歴史的建造物の見物	歴史的建造物の見物	歴史的建造物の見物	歴史的建造物の見物	歴史的建造物の見物
	2位	日本食	日本食	温泉	温泉	日本食	日本食	日本食	日本食	日本の伝統文化工芸の体験	日本食	日本食	日本食
	3位	温泉	ショッピング	自然景観	歴史的建造物の見物	温泉	歴史的建造物の見物	歴史的建造物の見物	日本の伝統文化工芸の体験	日本食	日本の伝統文化工芸の体験	日本の伝統文化工芸の体験	日本の伝統文化工芸の体験

(注) 訪日旅行者（観光）に訪日動機をたずね（19項目から複数選択）、上位3項目を抽出
資料) 日本政府観光局（JNTO）「JNTO訪日外客訪問地調査2007/2008」より国土交通省作成

項目	世界全体	韓国	台湾	中国	香港	タイ	シンガポール	オーストラリア	米国	カナダ	英国	ドイツ	フランス
他国と比べた日本の魅力	1位	日本人の親切・礼儀正しさ等	日本人の親切・礼儀正しさ等	清潔	日本人の親切・礼儀正しさ等	日本人の親切・礼儀正しさ等	文化/歴史	日本人の親切・礼儀正しさ等	日本人の親切・礼儀正しさ等	日本人の親切・礼儀正しさ等	日本人の親切・礼儀正しさ等	日本人の親切・礼儀正しさ等	文化/歴史
	2位	文化/歴史	清潔	日本人の親切・礼儀正しさ等	清潔	清潔	日本人の親切・礼儀正しさ等	文化/歴史	文化/歴史	文化/歴史	文化/歴史	文化/歴史	日本人の親切・礼儀正しさ等
	3位	清潔	文化/歴史	文化/歴史	サービス	食事	治安	清潔	清潔	清潔	清潔	都市景観	食事

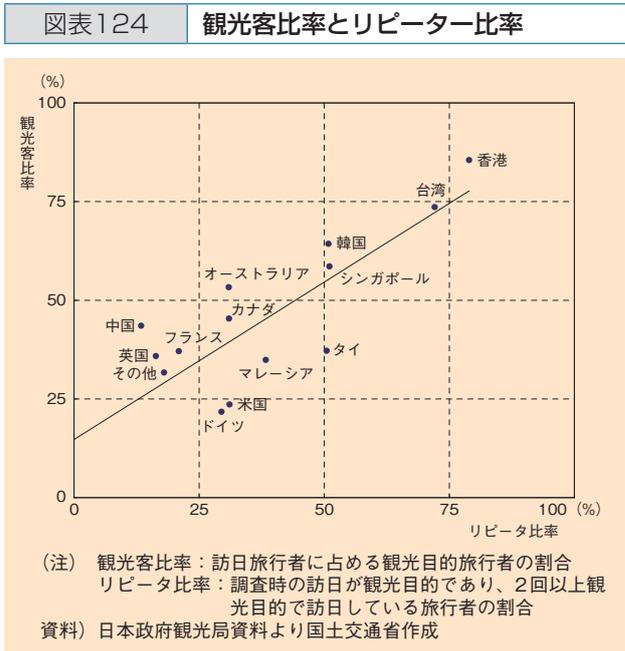
(注) 訪日旅行者に他国と比べた日本の魅力をたずね（13項目から複数選択）、上位3項目を抽出
資料) 「JNTO訪日外客実態調査2006-2007（満足度調査編）」より国土交通省作成

（ニーズを踏まえた戦略的な人の呼び込み）

日本人が誇りに思うものには自然、文化・歴史などがあるが^(注1)、これら日本の魅力、さらには日本人にとってその価値が気づきにくい親切・礼儀正しさも含めた日本人の普段の生活そのものの魅力などを新たな価値・機会として再認識し、他国の人が訪れてみたいと思うような地域づくりに取り組むことが重要である。その際には、相手ごとに日本に求めるものは異なり、また、リピーター比率が違うなど行動パターンにも差異がある中で、マーケティング的な視点にたつて、呼び込む国のニーズを踏まえ、地域観光のコンテンツづくり・人材育成に戦略的に取り組むことが求められる。

また、地域の魅力は、より効果的に発信することが重要である。

これまでの外国語表記のパンフレット作成等の取組みに加えて、例えば、日本と外国の共同製作映画に対する国内ロケ地探しの支援や、日本文化に関する海外テレビ番組への協力、地域情報をインターネットで発信する取組みなど、日本に興味のない人でも「日本を訪れたい」という思いが生まれるような取組みが重要である^(注2)。日本全体のブランドイメージを形づくりつつ魅力を発信することで、より多くの人を呼び込むことが求められる。



(注1) 第1章第1節図表20「日本について誇りに思うものの変化」参照。

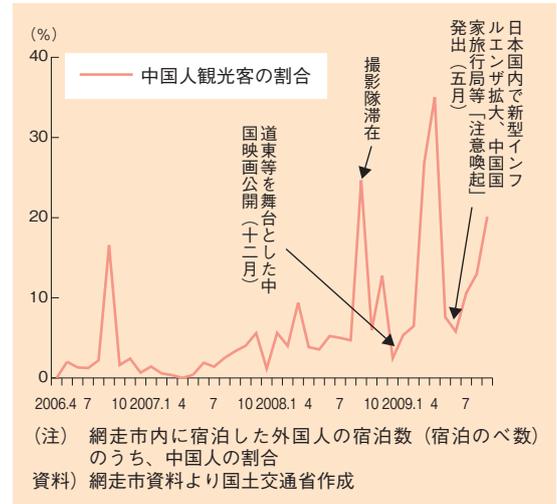
(注2) フィルムコミッション（ロケ地の提供）、ショートショートフィルムフェスティバルの活用（地域の魅力をショートフィルムで表現し、国内外に発信する）、インターネットの活用などの取組みもみられる。また、ファッションやアニメなどのポップカルチャーについても、日本への興味を引き出すきっかけとなりうる。

一方で、その受入れについては、地域に他国から旅行者を呼び込む魅力が地域にあるとの認識や訪日旅行者が増えているとの実感はあるものの、受入れ促進に関する重要性への認識は事業者等において温度差がある状況にある。

また、他国の人からみた訪日の課題として、物価が高いことや言語障壁の問題がある。実際、外国語による案内や情報提供等の対応についても道半ばであり、宿泊施設の外国人の受入れ体制の整備や案内表示の整備、接客等を行う人材の育成などが求められる^(注2)。

図表125

映画の舞台となったことによる外国人観光客の増加（網走市の例^(注1)）



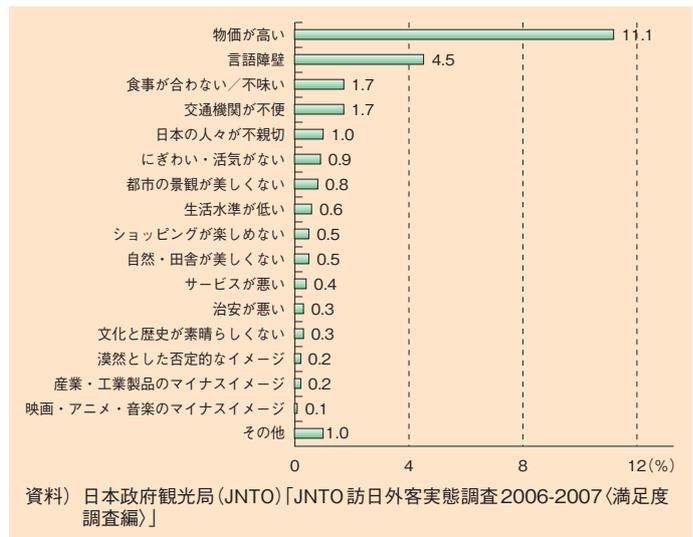
図表126 訪日外国人旅行者に関する認識

	回答 (%)		
	訪日外国人旅行者を呼び込む観光資源がある	訪日外国人旅行者は増えている	訪日外国人旅行者の受け入れ促進は重要だと思う
都道府県	100.0	97.1	97.9
市区町村	65.1	59.0	48.0
旅行者	97.0	—	53.2
宿泊事業者	68.0	34.9	36.8

資料) 総務省「訪日外国人旅行者の受入に関する意識調査」より国土交通省作成

他国からの人の呼び込みには、地域活性化の面や、地域資源をグローバルな視点から再発見するきっかけになるなど、多様な意義を見出すことができる。国全体で、他国からの人を“おもてなし”の心で迎える取組みが期待される。

図表127 訪日後の否定的なイメージ



3 新しい成長モデルに向けて

ここまで、我が国で起こっている様々な変化に対し、今後の地域・社会で求められることをみてきた。最後に改めて強調されるべきは、人口減少・少子高齢化が進展し、財政状況も厳しい中、将来の憂いなく安心した生活のためには日本経済の成長が不可欠であり、国土交通行政全体が大胆なパラダイムシフトを求められているということである。

第1章でみたように、経済社会の趨勢に大きな変化が生じ経済が伸び悩んでいる中、限られたパイの分配に依存する従来のメカニズムでは成長を描くことが困難である。今後、パイを拡大させていくべく、特に、更なる発展が期待できるチャンスがある国際展開・官民連携、観光、航空、海洋、住宅・都

(注1) 第3章1.(3)③参照。

(注2) 日本文化を理解してもらうという意味では、日本旅館に宿泊してもらう機会を増やす必要もある。外国人観光客は、閑散期や平日における宿泊や、連泊によるチェックイン回数の少なさによるコストの低さなどのプラスの効果も期待される。

市といった分野について、大胆な政策提案を行っていく必要がある。

このために、旧来メカニズムと決別し、新しい市場環境を構築していくことが求められる。

厳しい財政制約の中、「財政に頼らない成長」を大原則とした上で、限られた公共投資を費用対効果に応じて集中的に投資していくことが基本となる。これと併せて、成長の足枷となる規制を見直すことにより自由度を高め、新しい提案や大胆な経営を促し、地域や企業の創意工夫による成長を促進することが必要である。また、その際には、新たな時代にあったPPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）手法に代表される、民間の知恵と資金の積極的な導入により効果的な公共投資を行うことが大切である。さらに、経済活動のグローバル化・国際展開に対応し、地域の自由かつ自主的な活動を支える人材の育成に官民が連携して積極的に取り組むことが重要である。

また、少子高齢化社会における経済成長の礎としての交通についても、移動の権利などの基本理念を定める法的枠組みの構築と関連施策の充実に取り組むことが必要である。

国土交通省は、このような取組みを通して、日本の経済全体の成長に大きく寄与していかなければならない。これまでの国土交通行政を、国民に夢を与え、日本を牽引する国土交通行政へと大胆に転換していくことが、今、求められている。

第2章まとめ

本章では、国土交通分野を中心に、今後の地域や社会において求められることを考えた。第1章でみたように、厳しい財政状況の下、人口減少・少子高齢化は社会全体から地域、さらに個人の生活にまで大きな影響を及ぼしており、このような時代に対応していくか、さらにそのなかでどのように新しい活力を得ていくか、が本章のテーマであった。

第1節では、人口減少が進み、また厳しい財政状況の下、将来にわたって活力を保ち持続可能なように、社会を再構築していくことが求められた。このためには、都市の集約や公共交通の再生、社会資本の戦略的な維持管理・更新などが必要である。さらに、ハードだけではなくそれらの担い手の面からも、行政だけでなくNPO等の多様な主体が担い手となることが重要である。

第2節では、少子高齢化が進む中で、安心して子育てをしたり高齢期を過ごしたりするための取組みが求められた。このためには、子育てしやすい地域づくりやまちづくり、子育てに必要な施設の立地・アクセスの確保や、高齢者の外出しやすいまちづくり、地域の足の確保、安全に暮らせる住宅などが必要である。また、人と人とのつながりも重要であり、子育て世帯や高齢者世帯を地域全体で支えていくことが必要である。

さらに第3節では、ともすれば不安感が漂う時代に、現状維持にとどまらず、地域の暮らしの質を高めるとともに、地域の外の人をも惹きつける魅力を創出していくことが求められた。このためには、歩いて暮らせるまちづくりや公共交通の確保など地域の利便性を高める一方で、まちの景観など地域らしさを守っていくことが必要である。また、観光により外部の活力を取り入れるため、ニーズの把握、地域の魅力の創出、人材の育成なども重要である。さらには、日本の成長を牽引するような新しい成長モデルの構築が望まれる。

これらの取組みは、転換期を迎える日本において、現状に的確に対応しさらに新たな活力を得ていこうとするものである。国土交通省は、官民の多様な主体とともに積極的に取り組んでいく。

また、これらと方向を同じくして、各地域においても実際の新しい取組みが芽生えている。次章ではこれらの取組みを取り上げる。

第3章 なにをするのか

第1章では、我が国は経済社会全体から個々の生活や意識に至るまで大きな転換期にさしかかっていること、また第2章では、それに対してこれまでとは異なった対応が求められていること、をみてきた。今後ますます財政状況が厳しくなることが予想される中、身近な生活を支え、活力を得て元気を取りもどすためには、行政だけではなく多様な主体がともにアイデアをだしあい、協力して取り組んでいく必要がある。

本章では、人口減少社会、少子高齢化社会における諸課題を乗り越え、新しい成長を目指すための地域の先駆的な取組みを、(1)人口が減少し少子高齢化が進む社会においても地域を支えるような工夫、(2)困難を乗り越え逆に地域に新たな活力を呼ぶようなアイデア、(3)新しい成長をもたらすようなプラスアルファの取組み、の3つの観点から紹介し、これらの事例から見えてくる国土交通行政の今後のあり方について考える^(注)。

1 地域で芽生える様々な取組み

(1) 人口減少・少子高齢化社会を支える地域の工夫

① 既存のものを再構築して利用

厳しい財政状況においては、限られた資源を活用して効果を上げるという考え方がより重要になってくる。既存のものを見直し、再構築することで、コストを抑えた効果的な施策をおこなうことができる。

【官民共同運営によるコミュニティバス】

北海道当別町、約420平方kmの土地に約2万人が生活するこの町において、一般住民が利用できる路線バスは2路線23便に限られていた。一方で、地域にはこれらのバスの他に、医療機関や大学等による送迎バスなど、異なる主体が運営する路線が存在していたことに着目した当別町は、関係者に路線の統廃合を提案し、2006年4月より、提案に合意した関係者ととともにコミュニティバス（乗合バス）「ふれば」の運行を開始した。これにより、一般住民が利用できるバスは8路線95便となり、利便性が大幅に向上した。

「ふれば」は行政と民間の共同事業であるが、行政の出資可能な予算は限られているため、運営においては様々な工夫が行われている。例えば、路線の統廃合の後にも定期的に路線の見直しを行い、利用者の少ないものについては便数の削減を、要望が強い



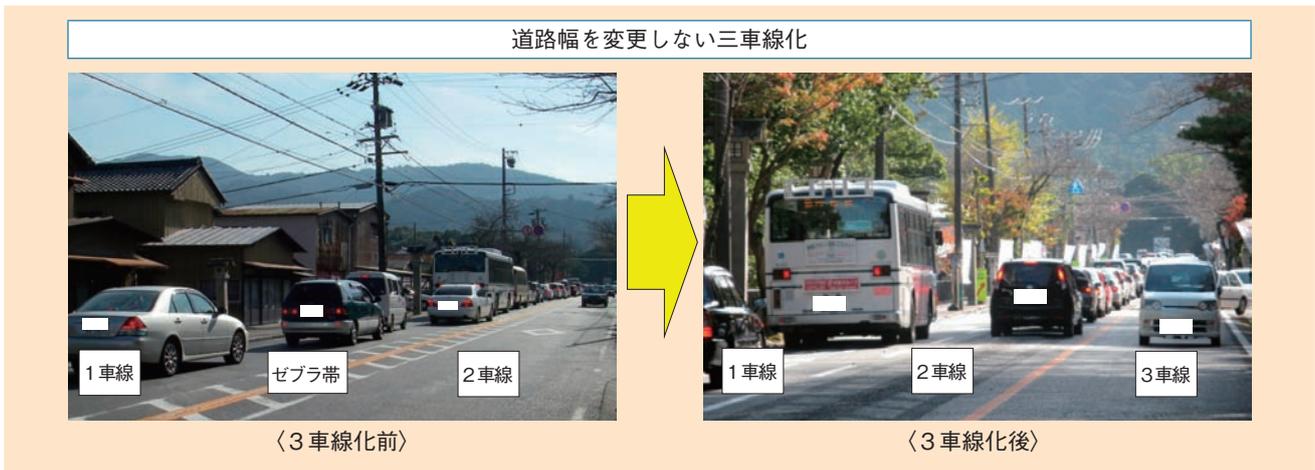
(注) 第3章では、地域の多彩な取組み事例を掲載しているが、掲載に先立ち、現地調査等ヒアリングを行い、これに基づきデータ・写真等を掲載している。

ものについては便数の増加や路線の延長を行い、効率的な運行を実現している。また、退職まで大型車の運転手をしてきた地元の高齢者を採用することで、人件費を抑制している。これは、「自分の経験を活かして地域のために貢献できる」と、雇用される側にも大変好評である。

これらの継続した努力の結果、運行経費は初年度から2008年度にかけて約100万円の削減に成功した。

【知恵と工夫による渋滞緩和】

三重県伊勢市では、伊勢神宮前の国道23号における慢性的な渋滞により沿道住民の生活等に支障があった。これに対し、道路の幅を広げる工事をするのではなく、もともと2車線だった道路について、中央分離のゼブラ帯を除去するとともに路面標示を変え、3車線化するという既存の道路の再構築によって対応した。この結果、道路の幅を広げる工事に比べ、10分の1程度の費用にて、通常数年かかる場合もあるこのような工事を1ヶ月にて終わることができ、短期間かつ低費用にて住民の円滑な交通が実現するなどの成果があった。また、年末年始やゴールデンウィークなど伊勢神宮への参拝客が極めて増大する時期にはパーク&バスライドも合わせて実施するなど、交通需要に合わせた対応を行っている。



②当地にフィットした新しい仕組みを導入

さらに、地域の実情を把握しそれにフィットするよう仕組みを変えたり、新しい仕組みを導入したりすることにより、地域のニーズに効果的に応えることができる。

【オンデマンド交通】

長野県安曇野市は、市域約332平方kmに約10万人の人が暮らしているが、ごく一部の路線をのぞいて民間路線バスが廃止されているなど、公共交通の再構築が課題であった。このため関係者が協議会を立ち上げ、アンケート調査やワークショップにより住民の要望をまとめ、定時定路線運行とオンデマンド運行を組み合わせた乗り合いタクシー「あずみん」を導入した。オンデマンド運行では、事前の予約により自宅から目的地までなどを直接結んでおり、利用者の利便性は高い。一日あたり延べ約350人が利用し(2009年度の平均)、約8割は60歳以上であるなど、特に高齢者を中心に利用されている。



【子育てを支援する交通サービス】

子育てしやすい環境づくりに向け、子育てニーズに柔軟に対応した交通サービスを提供しているタクシーもある。香川県高松市では、2004年よりNPOとタクシー事業者が連携して、一定の研修を受けたドライバーがチャイルドシートを備えた車両で乳幼児を伴っての外出に対応したり、保護者の代わりに保育所へ送迎するなど子どもだけの利用にも対応したりするなど、想定される場面に応じたきめ細やかな対応を行ってきた。現在では、県外にもこの取組みが広まっており、子育て世代をサポートしている。

子育てニーズに対応した交通サービス



③行政だけに頼らない支えあい

行政だけではきめ細やかな対応にはもはや限界がある。地域の内外の人が連携して、高齢者等の生活を支えたり、地域の活力を維持したりしていく必要がある。

【雪下ろしボランティア】

岩手県西和賀町は秋田県との県境に位置し、人口約7,000人、高齢化率約41%（2010年3月）のまちである。豪雪地帯にあり、高齢者世帯などの雪かきは大きな問題であった。それまでも青年会が一部で行っていたが限られた地域であったため、社会福祉協議会が事務局となり、雪かきボランティア「スノーバスターズ」を組織した。民生委員等の協力による対象世帯の把握、広報等による町民全体へのボランティアの呼びかけ、班の編成など、全町をカバーするような体制で活動している。

ボランティアには、町内だけではなく町外からの参加者も増えている。このような取組みは、現在では県内13市町村まで広がっている。

ボランティアによる雪かき



【耕作放棄地の新たな担い手】

耕作放棄地は、高齢化等による労働力不足などを背景に増加傾向にあり、担い手の確保が課題となっている。新潟県糸魚川市は、農地が中山間地域にあるなど耕作に不利な環境にあり、耕作放棄地は深刻な問題であった。このようななか、地域で建設業を営んでいた企業が、工事量の少ない時期に保有する重機・資材や建設業に従事する人材等を活用して、耕作放棄地の復元や防止に取り組んだ。現在では、作業受託した田んぼや休耕田で稲作を始め、ナス、蕎麦、ブルーベリーなどを栽培している。この取組みによって、農地の荒廃に一定の歯止めがかかるとともに、中山間地域の棚田などが耕作されることにより、地滑り防止など防災面での効果も期待されている。

新たな耕作放棄地の担い手



【違反広告物除去ボランティア】

市民が主体的に行動することで、町の景観を守ることが可能となる。広島市は、快適で住みよいまちづくりを目的として活動する市民団体の増加を受け、2003年10月、指定の腕章を着用した市民の手によって違反広告物の除去を行う「広島市路上広告物除去推進員制度」を創設した。これにより、迅速な広告物除去が可能になり、また、こうした活動を通じて市民の景観への意識が高まるにつれ、違反広告物は徐々に減少していった。その結果、制度導入時には約3万5千件除却されていた違反広告物が、2008年度には約4千件にまで減少した。

ボランティアによる違反広告物除去



(注) 胸には腕章を着用している。

(2) 困難を乗り越え地域に新たな活力

①空いているものの活用

人口減少により空き家や廃校が増えており、これは地域の活力をそいでいる。見方を変えることにより、新たな利用が始まるとともに、それが外から人を呼び込むなど活力の基にもなる。

【NPOと協働した空き家バンク】

空き家の増加は各地で大きな課題となっているが、地方公共団体が、その地域の空き家を他地域の住民などに紹介する“空き家バンク”の取組みが始まっている。

佐賀県武雄市の若木町、武内町、西川登町は、市の中心部からは離れた田園地帯にあり、過去30年間で人口が2割以上減少し空き家や空き地が目立つなど、過疎化が進んでいる。このため武雄市ではNPO団体と協働して、空き家情報登録制度（空き家バンク）を開始した。市は、空き家を貸したい人・借りたい人を募集する窓口になるとともに、建築関係の技術者が中心となったNPOがその知見を活かして状況調査を行っている。NPOはホームページ上で物件を紹介するとともに、希望者との相談に対応するなど、貸し手と借り手のマッチングを行っている。これまでに10世帯が空き家バンクを利用して移り住んでいる。

空き家バンク対象の家



②これまで気づけなかった価値の利用

これまで気づけなかったものでも、何かをきっかけにその価値を再認識したり、また、別の地域の人にとっては非常に魅力的であったりすることがある。地域に新たな価値を発見して活力の基にする。

【地吹雪体験による観光振興】

青森県津軽地方は、冬の積雪が多く厳寒の地であり、特に地面に積もった雪が強風で舞い上がる地吹雪は、車の視界を奪うほどの“厄介者”である。この雪という北国の日常を、旅行のテーマの一つでもある非日常体験へと転換させた地吹雪体験観光ツアーが青森県五所川原市で行われている。

観光客は、まずモンペ、角巻といった昔から津軽に伝わる防寒服を着用し、白一色の真冬の津軽平野の雪原に降り立って地吹雪の中をひたすら歩く。ただでさえ強い風に、雪が舞い上がり1メートル先すら見えなくなる本物の地吹雪に驚くツアー客も多いという。今年まで23年続いているこのツアーは、特に台湾、ハワイといった南国からの観光客が多く、体験者総数は一万人を超えている。

地吹雪の中を歩く観光客



【町家もつ価値への再評価】

町家は、日本らしい生活の面影を残す住居であり、特に京都市内には約5万件の京町家が現存しているといわれている。しかし、その古さ、気密性の低さなどから町家は不動産査定額がほぼゼロとみなされ、開発が進む京都市にあっては年間約1000件ベースで取り壊されてきた。他方で、町家は、気密性の低さが風通しの良さとなって、住む人々に四季の移ろいを感じさせ、雨音や土の匂いを運ぶなど、その住まいは日本古来より培われてきた感性を残すものである。

そこで、2002年から京都市のNPOが中心となって、近代的な暮らしにあっては気づかれにくい“京町家に住むという価値”を広めるべく活動を行った。その良さを伝えるのみならず、町家一つひとつがもつ特徴や、実際に住むにあたっての費用や改修等へのアドバイスを提供するなど町家暮らしのサポーターとなり、約120件の契約へとつなげた。

この結果、“京都に住むなら町家がいい”といった考えの人々も徐々に増え、一般住宅における快適性を超えた価値が再認識されつつある。また、町家を改築したカフェや旅館が観光客をひきつけたり、町家の風情が景観としてまちの魅力になったりと、新たな活力源ともなっている。そして、京町家は中古住宅市場で評価されるようになるなど、経済的価値も見直されるに至っている。

住まいとしての京町屋



③技術をもとに新たなニーズに対応

地域の産業は厳しい状況にあるが、その技術、ノウハウや人材を活かせば地域に貢献することもできる。

【建設業の地域総合産業化】

地域に根ざした建設業がその技術を活かして、農林水産業や公営住宅の管理など他の分野に進出している動きがある。

北海道旭川市の建設業者は、緑化工事で培った土壌改良技術を活かし、ニンニク生産者の悩みである連作障害に強く、そして、寒冷地でも耕作可能なように、-25度にも耐えることができる無農薬有機ニンニクの栽培に成功している。

また、福島県福島市では、建設業者がNPO法人と連携して、県営住宅等の保守管理・修繕や、駐車場管理などの業務を行い、建設業の技術力や管理ノウハウを活かして地域に貢献している。このように、各地では、既存の技術、ノウハウや人材を活かして地域の地場産業がきめ細やかなニーズに対応する取り組みが行われている。

農業分野への進出



県営住宅の保守点検



(3) 新しい成長を築き元気を取得

①生活にプラスアルファをもたらす大小のアイデア

ちょっとした・これまでにないアイデアによって新しいことが生まれ、地域や人々の生活にプラスアルファをもたらすことができる。様々な分野で大小の取り組みが行われている。

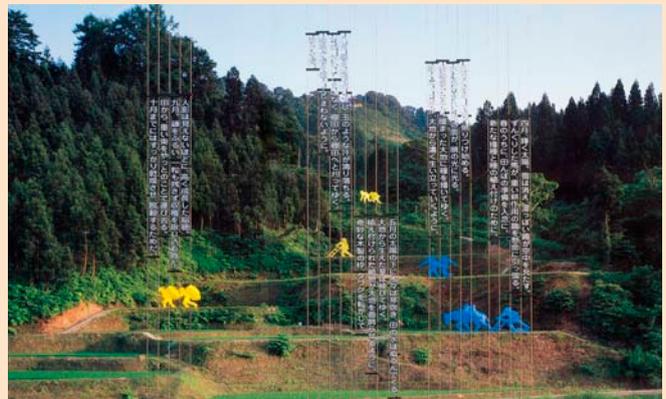
【大地を舞台にした芸術祭】

棚田やブナ林が広がる里山といった日本の原風景が残る越後妻有地方（新潟県十日町市、津南町）では、3年に1度アートを探しながら里山を巡る「大地の芸術祭」が催され、人々をひきつけている。第4回展となる2009年の芸術祭は、NPOと自治体が共催し、40の国と地域358組の作家により365作品が出品され、入込み客数約38万人、経済波及効果35億円という盛況ぶりであった。

運営は、集落の住民はもちろん、首都圏の学生等を中心としたサポーターが大きな力となり、作家とともに地域に入り込み協働で作品づくりを行うなど交流を深めた。アートの表現方法も、13の廃校が舞台となったりブナ

林という空間に作品が展示されたりなど、越後妻有らしいものとなっている。また、恒久展示作品も150を超え、廃校美術館も開設されるなど、通年での誘客も行われている。さらに、アジア・欧米等の

大地の芸術祭



(注) 恒久展示作品の一つ。作家名「イリヤ&エミリヤ・カバコフ」、作品名「棚田」。耕作をする人々の作品5点が棚田上に設置され、前面には春夏秋冬の詩が吊されている。
Photo : ANZAI (supported by Benesse Corporation)

人々や機関と各集落とが芸術祭以降も交流を深め、アートの持つ力を通して地域を盛り上げようと取り組んでいる。

【水辺のオープンカフェ】

市街地に占める水面積の比率が約13%にも及ぶ広島市、中心部を流れる京橋川・元安川沿いでは、河川空間を活かすため、規制緩和により民間事業者がオープンカフェを設置している。

川辺の木々など周辺に調和するようカフェを設置したり、一年を通じて遊歩道をライトアップしたりすることにより、水辺に心地よい空間が創出され、テレビや新聞等でも話題となり、広島市の新しい観光スポットとして定着している。遠方からも人々が訪れるようになり、かつて利用者がまばらであった河川の周辺に交流やにぎわいが生まれた。また、民間事業者が周辺河川敷の清掃等を行い河川美化に貢献しているところである。



【上毛電気鉄道サイクルトレイン】

群馬県前橋市を走る上毛電気鉄道は、利用者にとって駅から目的地までの移動手段が不便である状況を踏まえ、2003年、自転車をそのまま持ち込むことができるサイクルトレインを実施した。

当初は限定的であった時間帯や利用可能な駅は徐々に拡大され、2005年4月には全駅で、ほぼ終日利用可能となった。導入時には約500人とどまっていた利用者は、2009年度には約3万人にまで増加した。また、有人駅においては無料レンタサイクルも合わせて実施するなど、総合的な取組みが行われている。



②新しいまちへの取組み

既存のものを活かしつつ新しいまちを形づくり、暮らしやすく豊かな生活空間を創造していく。

【人にやさしい、歩いて暮らせるまちづくり】

住む人の視点にたったまちづくりによって、人口減少・少子高齢化に備えるとともに、誰もが快適に暮らすことができる環境づくりが可能となる。

富山県富山市では、これまで、郊外開発により薄く広い市街地が形成され、中心部の人口密度が低下するとともに公共交通が衰退し、車を自由に使えない市民が生活しづらくなり、都市の活力が低下することが懸念された。

このため、公共交通を軸とした“拠点集中型”のコンパクトなまちづくりの実現のため、公共交通の

活性化とまちなか居住への支援により沿線人口密度を高めるとともに、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、過度に自動車に依存することなく、徒歩や自転車、公共交通などを組み合わせて生活できる歩いて暮らせるまちづくりに向けて、総合的な取組みを行っている。

特に、まちづくりの軸となる公共交通は、衰退した既存路線をLRT（次世代路面電車）化したり、環状線化を図ったりすることで、便利で魅力的なネットワークづくりに取り組んでいる。

また、まちなかにて自転車の貸出しを行うコミュニティサイクルも始まっており、新しいまちづくりへの取組みが行われている。



【駅と直結した病院や保育所】

東急電鉄の大岡山駅（東京都大田区）では、駅の上の空間を有効利用して病院が開設され、駅構内から出ることなく来院できるようになっている。さらに、壁面緑化を行うなど、景観や環境にも配慮し、周辺のまちづくりとの調和も図られている。また、小田急電鉄喜多見駅（東京都世田谷区）では、送迎に便利な駅近くの高架下を活かして保育所が設置され、時間的ゆとりのない子育て世代等のニーズにあったサービスが提供されている。

このように、鉄道駅を単なる通過点としてではなく、人々が集まる拠点と捉えて生活機能を集積することで、利便性を高めることが可能となる。



③魅力や能力を見出して外へ発信

地域の資源を見出して積極的に外部に発信し、活力を取り込んでいく。

【網走の中国人呼び込み】

中国で北海道ブームがおきている。2008年12月に公開された映画「非誠勿擾」（邦題「狙った恋の落とし方。」）が中国で大ヒットした。この映画の舞台の一つである北海道網走市を訪れる中国人は前年に比べて急増した。映画に取り上げられることにより、これまで観光資源としてあまり注目されていなかった場所にも、中国人観光客が訪れるようになった。

これを機に、網走市は映画の舞台に関する中国語の看板の設置やパンフレット等の作成等をおこなった。また、一時的なブームで終わらせないために、自治体を中心となって網走市に住む中国人とともに、中国人をひきつけるような地域づくりについて検討し、映画の舞台とともに宣伝を行った。この結果、中国人が作成する北海道専門誌において、映画の舞台以外の風景等も紹介されるようになり、地域の魅力をより一層海外へ発信することができた。



映画の舞台になった駅

【アニメを利用した観光戦略】

神奈川県箱根町、この町が世界的に有名なアニメ（新世紀エヴァンゲリオン）の舞台になっていることに注目した箱根観光協会は、2009年6月、アニメの印象的なシーンの舞台となった場所が一目で分かる地図を作成した。この地図は、テレビ、新聞等で話題になった。観光協会は、2010年3月より、日本政府観光局（JNTO）と協力してアニメの人気キャラクターを活用したポスター、マップ等による海外への宣伝を始めており、広く世界から人を呼び込んでいく効果が期待される。



人気キャラクターを活用したポスター

2 様々な取組みから見えてくるもの

このように各地域では、その地域の現状と特色によって、地域の人々がアイデアを出し協働しながら、着実な取組みが行われている。

第1章と2章では、人口減少・少子高齢化が進みまた厳しい財政状況の中で、これまでの仕組みが通用しないこと・新たなことが求められていることをみてきたが、本章で取り上げた様々な取組みには、今後目指すべき方向のヒントが隠れている。

人口が減少し高齢者の割合が増える中、従来の公共でできることには限界がある。官と民が適切に役割分担し、住民やNPO、企業等のパワーをうまく取り込むことが大切である。岩手県西和賀町の高齢者宅の雪下ろしボランティアや広島市の違反広告物除去ボランティア、糸魚川市の建設業者による耕作放棄地の復元など、新たな主体が人やまちのサポートを始めている。また、厳しい財政状況の下では、新しいものをつくることは難しい。既存のものをうまく利用して乗り切ること大切である。北海道当別町のコミュニティバスや伊勢市の道路の改良では、既存のものを地域のニーズに応じて再編して対応した。さらに、安曇野市のオンデマンドタクシーや高松市の子育てを支援するタクシーでは、既存のものに新しい仕組みをプラスしている。

困難なことを逆手にとって新しい魅力を見いだせば、さらに価値は広がる。武雄市における空き家バンクでは、活用されていないものに新たな命を吹き込んだ。津軽の地吹雪ツアーでは、視点を変えることによって“厄介者”であった地吹雪に地域特有の魅力を生み出した。京町家の取組みは、日本らしさへの再認識が地域に新たな価値を生み、旭川市のニンニク栽培や福島市の公営住宅管理では既存の技術を別の分野に持ち込むことによって、事業者が地域に新たな貢献をしている。

もちろん、下り坂を堪えるだけではなく、新しいチャンスを目指すことも重要である。越後妻有の芸術祭、広島市の水辺のオープンカフェ、上毛電気鉄道のサイクルトレインなど、分野は全く異なるが、それぞれちょっとした知恵を足すことで生活や地域にプラスアルファを生み出している。網走市や箱根町における取組みは、外へうまく発信することにより新たな活力を取り込んでいる。また、富山市のコンパクトシティの取組みや大岡山駅の病院開設などでは、新しい形態のまちづくりも行われている。

人口減少、少子高齢化、財政制約、という厳しい状況におかれている今、これらの事例から学ぶものは多い。“地域を理解し、アイデアを出し、官・民が連携して行動し、そして新たな価値を生み出す”ことにより、今後の社会を切り開いていかなければならない。

第I部 まとめ

日本は今後本格的な人口減少・少子高齢化を迎える。そのような時代を“生きる”ということは、今までとは見える風景も違えば、使う筋肉も異なる。人々は、漠然とした不安を感じ、将来に対する悲観的な気持ちを高めている。

まず本白書では、人々を取り巻く様々な面で起こりつつある変化をみた。経済社会全体の趨勢が変化するとともに、それが個人の生活にも影響を及ぼしている。生活するフィールドである地域でも、それを支える装置に変質がみられる。個人も、意識や活動が変化するとともに、これまで生活を支えあう原点であった“家族”の構成が多様化していた。それらからみえてくるのは、厳しい財政状況の下、人口減少・少子高齢化が進むこれからの社会では、これまでのシステムが通用しないということである。

しかし他方で、人口の世代構成が変化し国民の行動の潮流が変われば、そこに新しいチャンスが生まれる可能性がある。身近な地域に新しい価値を発見したり創造したりする動きもある。人々も、地域が元気になるための活動に対する意識が強まっている。団塊の世代の就業意欲の高さなどを踏まえた新しいマンパワーの登場なども期待される。実際、事例でみたように、官と民が協働して暮らしを支える取り組みや、地域の新たな魅力を発見するプラスαの取り組みが始まっている。

国土交通行政は諸活動の基盤を支えてきたが、成熟社会に入りつつある今、起こっている変化をとらえ、何が求められているかを常に把握し、日々の生活をサポートしていく必要がある。厳しい財政状況にあるなか、国土交通行政は、選択と集中の下、インフラを活かして人々の暮らしをしっかりと下支えするとともに、人や地域がつながるぬくもりある社会の構築に向けて取り組み、子々孫々に国土と文化を守り伝えていく必要がある。

さらに、一方で新しい成長のエンジンを生み出すことも必要である。食料やエネルギーなど多くのものを世界市場から調達する日本にとって、グローバル化が進む世界においても、持続的に成長する力を備えていかなければならない。このためには、必要なインフラ基盤を整備・活用し、成長分野を伸ばしていくことが必要である。国土交通行政は持続的な成長を実現する取り組みをしっかりとサポートし、国のさらなる発展につなげて参りたい。